Enthält die technische Anleitung für **Strike Commander**

SUDDEN DEATH

Juli 2011 Ausgabe 12, Nummer 9
TL 12.00 - Türkei
$ 4.50 U.S.A.
£ 2.50 U.K.

Wildcats
Dossiers und typische Missionen

Ein Jackal packt aus!
Jean-Paul Prideaux steht uns Rede und Antwort

Die Geschichte von Gule Gule
Ein SUDDEN DEATH Exklusivbericht!

Deutsch

STRIKE COMMANDER
Die Apokalypse eines Spiel-Designers

Vor einiger Zeit habe ich mir den Film "*Heart of Darkness*" angesehen, welcher die enormen Anstrengungen bezeugt, die Francis Ford Coppola in seinem Film "*Apocalypse Now*" durchgemacht haben muß.

Diese Werke haben mir auf vielfache Weise bei der Entwicklung von *Strike Commander* und allen damit verbundenen Ängsten und Nöten geholfen.

Vor zweieinhalb Jahren, kurz nach der Veröffentlichung von *Wing Commander*, habe ich mit diesem Projekt begonnen. Damals habe ich noch geglaubt, daß mein Vorhaben nicht länger als ein Jahr dauern wird. Ich hatte mir vorgenommen, einen Flugsimulator zu erschaffen, der die gesamte Industrie erschüttern wird. Dieser würde ein revolutionäres neues 3-D System enthalten, welches ich für *Wing Commander III* geplant hatte. Hiermit hoffte ich, die Grundlage für eine neue Generation von Origin-Spielen zu bilden. Das System, welches wir später RealSpace™ nannten, wurde jedoch das Herzstück von *Strike Commander*. Um RealSpace auch wirklich revolutionär zu machen, entschlossen wir uns, mit zwei Grafiktechniken zu experimentieren: "Gouraud shading" und "texture mapping". Diese beiden Techniken werden fast ausschließlich in Flugsimulatoren des Militärs benutzt und kosten Millionen von Dollar. Ihre Anwendung ermöglicht jedoch 3-D-Aufnahmen, die sehr viel realistischer und viel flüssiger sind. Wegen der benötigten Leistungsstärke, um ein solches 3-D System einzusetzen, hatte man bisher nur davon geträumt, dieses System auch auf dem PC möglich zu machen. Wir waren uns darüber im klaren, daß die Verwirklichung unseres Vorhabens mit vielen Risiken verbunden ist und wir wahrscheinlich ein paar gewagte Schritte unternehmen müssen. Wir vertrauten darauf, daß schnelle und leistungsstarke PCs erschwinglicher werden, um den von uns angepeilten Markt zu vergrößern. Desweiteren haben wir darauf gebaut, daß uns die gleichen mächtigen Kreise, die das Verlangen nach *Wing Commander* hatten - alle powerhungrigen Besitzer eines 386ers - erneut zu Hilfe kamen, indem man nun bereit war, die nächste Generation der PCs zu erkunden - nämlich den 486er. Während der Entwicklung von *Wing Commander* gab es viele, die den Erfolg unseres Spieles aufgrund der Überzahl an leistungsschwächeren Computern angezweifelt haben.

Diesmal hat man zwar der Marktentwicklung vertraut, jedoch zweifelte man mehr und mehr daran, ob der Bau einer solchen Maschine wegen der scheinbar unüberwindlichen Hürden wirklich im Bereich des Machbaren lag. Mit dem gierigen Verlangen in uns, einfach alles haben zu wollen, machten wir uns daran, ein Spiel zu entwickeln, welches realistischer als der beste richtige Flugsimulator sein sollte. Es sollte eine bessere Story haben und mehr Spaß versprechen als *Wing Commander*, außerdem mußte es die besten Soundeffekte, den besten Soundtrack und die besten Grafiken besitzen, um jedes bisher entwickelte Spiel in den Schatten stellen zu können. Nun, unser größter Fehler war die Annahme, dies alles in nur einem Jahr schaffen zu können. Unsere größte Enttäuschung bestand darin, eingestehen zu müssen, daß das gesamte Projekt mehr als zwei Jahre in Anspruch nehmen würde. Doch unser Abenteuer hatte bereits begonnen, und es gab kein Zurück. Und dann, Monate nach der CES im Juni 1991, hat es uns fast um den Verstand gebracht. Im guten Glauben, nur wenige Monate von der Vervollständigung entfernt zu sein, haben wir der ganzen Presse und der gesamten Konkurrenz eine Demo von *Strike* präsentiert. Mehrere Monate danach - wir waren leider immer noch nicht viel weiter - wartete die Konkurrenz mit erheblichen Produktionsänderungen auf. Urplötzlich tauchten die von uns bei der CES vorgestellten Techniken teilweise in ihren Produkten auf.

Es ging eigentlich nicht darum, daß man sich unsere Ideen abgeguckt hatte, immerhin waren die Techniken, um RealSpace auf den PCs zu revolutionieren, in der Grafik-Branche bekannt. Der Ärger bestand darin, daß genau die Leute, die unsere Fähigkeiten angezweifelt haben, nun sehr schnell dabei waren, auf den fahrenden Zug aufzuspringen. Nur eine einzige Demo war daran schuld - eine Demo, die zur falschen Zeit am falschen Ort gezeigt wurde! Nach diesen Tiefschlägen fiel es uns schwer, der Versuchung zu widerstehen, *Strike* nicht einfach nur so schnell wie möglich zu beenden. Immerhin hätten wir so die Konkurrenz daran hindern können, uns noch mehr Wind aus den Segeln zu nehmen. Kurz vor der Vervollkommnung aufgeben? Damit hätten wir uns dann doch nicht abfinden können. Wir befanden uns mittendrin und waren zu Tode entschlossen, unser Vorhaben zu Ende zu führen - egal, was vor uns lag. In dieser Zukunft bestand der schwerste Teil: schier unerfüllbare Erwartungen, zahllose Wutausbrüche und viele viele Überstunden.

Im Nachhinein, nachdem wir wissen, in welche Schwerstarbeit *Strike Commander* ausgeartet ist, nach all dem Kopfzerbrechen, den Enttäuschungen und dem verlorenen Privatleben, ist es nun wohl an der Zeit einzugestehen, daß wir dieses Spiel wahrscheinlich anders hätten gestalten sollen. Vielleicht hätten wir unsere Ziele dann nicht so hoch gesteckt oder uns mit weniger zufrieden gegeben. Man kann es sicher nur als Arroganz bezeichnen, daß unser Produkt nicht nur besser als alle anderen sein sollte, sondern wesentlich besser. Es ist sogar weitaus kostspieliger als alles andere - tatsächlich ist dies das teuerste Spiel, das Origin jemals entwickelt hat. Wie Francis Ford Coppola und seine Crew in *Apocalypse Now*, wissen wir nun, daß wir uns fast übernommen haben, doch wir wissen auch, daß es einfach kein Zurück gab.

Und nun - etwas bescheidener - haben wir das Ende unseres Kreuzzuges erreicht. Wir blicken auf *Strike Commander* und sehen ein Spiel, von dem jedes Team-Mitglied behaupten kann: "Jawohl, darin stecken zwei Jahre heller Wahnsinn. Doch wir alle haben etwas ganz besonderes geschaffen und darauf bin ich stolz." Noch nie habe ich eine selbstlosere Arbeitsmoral gesehen, als von diesem talentierten Team, welches für dieses Spiel verantwortlich ist. *Strike Commander* ist ihnen zu verdanken. Jedesmal, wenn ich an die dunklen Augenränder und die unrasierten Gesichter, die nächtlichen Pizzas und die völlig vernachlässigten Frauen und Freundinnen denke, frage ich mich: "Wozu das ganze?" Vielleicht liegt es daran, daß das gesamte *Strike Commander-Team*, welches inzwischen auf zwanzig Leute angewachsen ist, überzeugte Computerfans sind. Wir kaufen und spielen alle Spiele der Konkurrenz, und sehen uns dabei gleichzeitig um, welche Entwicklung die Spiele-Industrie aufweist. Wenn wir Spiele nicht berufsmäßig machen würden, hätten wir wahrscheinlich einen ungeliebten Beruf, und würden diese Spiele nachts in unserer Freizeit machen. Ich hoffe, wir sind daher genauso erwartungsvoll und kritisch wie die Spieler, die unsere Spiele kaufen und spielen. Auch wenn es sich klischeehaft anhört, für uns ist dies mehr als nur ein Beruf. Ich kann mir nicht vorstellen, daß es ein Team-Mitglied nicht mit Stolz erfüllen würde, wenn ihm jemand in einem Computergeschäft auf die Schulter klopfen und sagen würde, daß *Strike Commander* der beste Flugsimulator ist, den er oder sie jemals gespielt hat.

Wir hoffen, daß Sie mit uns übereinstimmen,

CHRIS ROBERTS

BIBLIOGRAPHIE

A-10 Warthog, Dana Bell, Airlife Publishing Ltd., 1986
America's Top Guns, Gallery Books, Aerospace Publishing, 1990
American Military Aircraft, Bill Gunston, The Image Bank, 1988
The ATF Contenders: YF-22`& YF-23, Air Superiority into the 21st Century, Andy Sun, Concord Publications Company, 1991
Automatic Control of Aircraft and Missiles, 2nd Edition, John H. Blakelock, John Wiley & Sons, 1991
Bartholomew Mini World Atlas, Bartholomew, 1984
Battlefield: The Skills of Modern War, David Miller, Brian Trodd Publishing House Ltd., 1990
The Cutting Edge, C. J. Heatley III, Thomasson-Grant, 1986
Desert Shield Fact Book, The Staff of GDW, GDW, 1991
Dynamics and Automatic Control, McRuer, Ashkenas and Graham, Princeton University Press, 1973
Fighter Combat Tactics and Maneuvering, Robert L. Shaw, Naval Institute Press, 1985
Fighter Missions, Bill Gunston, Lindsay Peacock, Salamander Books Ltd., 1989
Flight Training Handbook, Federal Aviation Administration, Doubleday
The Great Book of Modern Warplanes, Portland House, Crown Publishers, 1987
The Illustrated Encyclopedia of the World's Modern Military Aircraft, Salamander Books/ Crescent Books, 1977
An Illustrated Guide to Modern Airborne Missiles, Bill Gunston, Prentice Hall Press, 1983
An Illustrated Guide to Modern Attack Aircraft, Mike Spick, Prentice Hall Press, 1989
An Illustrated Guide to Modern Fighter Combat, Mike Spick, Prentice Hall Press, 1987
Incompressible Aerodynamics, Bryan Thwaites, ed., Dover Publications, 1960
Jane's Military Review, Ian V. Hogg, ed., Jane's Publishing Co. Ltd., 1986
Modern Air Power: Fighters, Stephen Badsey, Warfare/Grange Books, 1990
Modern American Fighters and Attack Aircraft, Barry C. Wheeler, Prentice Hall Press, 1987
Modern Combat Aircraft #23: Mirage, Paul Jackson, Ian Allan Ltd., 1985
Modern Military Aircraft: Eagle, Lou Drendel, Squadron/Signal Publications, 1985
Modern Military Aircraft: Hornet, Lou Drendel, Squadron/Signal Publications, 1988
Rand McNally Road Atlas & Vacation Guide, Rand McNally & Company, 1985
Russia's Top Guns, Gallery Books, Aerospace Publishing, 1990
Soviet Land Power, Mark L. Urban, Hippocrene Books Inc., 1985
Stealth Aircraft: Secrets of Future Airpower, Bill Sweetman, Motorbooks International, 1986
Strike Command at NATO's Front Line, Peter R. Foster, Arms and Armour Press, 1991
Wings, Mark Meyer, Thomasson-Grant,

Chefredakteur
David Ladyman

Redaktionsassistentin
Carolyn Cutler

Layout
Craig Halverson, Bruce Lemons, Danny Garrett, Jake Rodgers and Chris Douglas (Fotograf) Paul Steed (Illustrationen) Eric Lund (Abbildungen)

Produktion
Jennifer Davis (Innenteil)
Craig Miller (Titelseite)

Serien
Gilbert P. Austin

Reporter
Tim Ray, Robert Irving, Prem Krishnan

Chefkorrespondent
Chris Roberts

Sonderberichterstatter
Jason Templeman, Bill Baldwin, Paul Isaac, Frank Savage

Auslandskorrespondent
Erin Roberts

Deutschlandkorrespondenten
Roswitha Shoemake, Kirsten Vaughan

INHALT

SUDDEN DEATH

Juli 2011 Ausgabe 12, Nummer 9

SONDERBERICHT

EIN ALPTRAUM WIRD WIRKLICHKEIT

GESCHWADER KÄMPFEN (UND TÖTEN), UM SICH ÜBER WASSER ZU HALTEN

Es war an einem Mittwochabend. Ich war in Selim's Kneipe und entfernte mich gerade von Jean-Paul Prideauxs Stammtisch, der sich im hinteren Teil der Kneipe befand. Ich hatte mich dort mit ihm getroffen, um ihn zu interviewen (den Bericht finden Sie in dieser Ausgabe). Plötzlich überhörte ich das Gemurmel eines betrunkenen türkischen Offiziers, dessen Namen ich hier nicht erwähnen will. Seinen Angaben zufolge wird Ankara am 01. August einen Steuerentwurf vorlegen, die sogenannte "Turkish Diplomatic Forces Windfall Profits Tax" (Reingewinnsteuer des türkischen Diplomatenkorps), der noch im kommenden Herbst verabschiedet werden soll. Der Entwurf hebt den Steueranteil auf 28% des zu versteuernden Einkommens an. Unter Reingewinnen versteht man in diesem Fall Tötungsbonusse, Schenkungen und *alle Mehreinnahmen über 15% der monatlichen Unkostenbeträge*.

Eine solche Steuer wird die Hauptindustrien der Türkei schwer anschlagen und sich dabei gleichermaßen auf die sogenannten "Grunts" und die "Flyboys" auswirken. Grunts führen ein Nomadenleben. Obwohl sie immer dorthin reisen, wo das Geld zu finden ist, und dabei weniger verdienen als die "Flyboys", liegen ihre Unkosten ziemlich niedrig. Eine achtundzwanzigprozentige Steuer auf alle Gewinne, die sich auf mehr als 15% ihrer Unkosten belaufen, stellt infolgedessen einen besonders schweren Schlag für diese Söldnergruppe dar. Im Grunde genommen bedeutet das 28% weniger Jahreseinkommen. Auch wenn Söldnerkommandos normalerweise acht- bis neunstellige Einkommen verbuchen können, liegen ihre Unkostenbeträge für Waffen, Flugzeuge und andere Betriebsunkosten oft zwischen $10 und $25 Millionen U.S.-Dollar im Monat. Eine zusätzliche Besteuerung von 28% auf den relativ schmalen Profit, den sie bei solchen Unkosten herausschlagen können, wird sich auch auf die "Flyboys" nachteilig auswirken.

Diese Tatsache wird umso deutlicher, wenn man die ständig steigenden Versicherungsbeiträge in Betracht zieht. Eine kürzlich durchgeführte Forschungsstudie zeigt, daß 24 von 27 in Istanbul stationierte Söldnertrupps Jets von fremden Agenturen mieten. Wenn man die Risiken bedenkt, denen Flugzeuge bei allen Söldnermissionen ausgesetzt werden, sind Versicherungsbeiträge nie billig. Die drei Geschwader, die sich eigene Maschinen leisten können, kommen mit Teilkasko viel billiger davon. Allen anderen wird das Blut ausgesaugt. Oft sind die monatlichen Versicherungskosten höher als monatliche Ratenzahlungen für den Erwerb eines Flugzeuges (vorausgesetzt, es findet sich jemand, der einem das Darlehen gibt). Durch die Zunahme von Söldnertrupps verschlimmert sich die Situation nur, und noch nie wurden so viele Flugzeuge zerstört. Selbst ohne die neue Steuer müssen die Trupps um's nackte Überleben kämpfen. Doch nun wird die Zahlungstüchtigkeit der Truppen auf Herz und Nieren getestet.

Dieser Zeitpunkt hätte für Söldner nicht ungünstiger gewählt werden können. Die wirtschaftliche Flaute, die schon seit mehreren Monaten in Istanbul herrscht, hat zu einem Anstieg der Kriminalitätsrate geführt. Aus Langeweile oder Frustration nehmen viele Söldner Wiz oder RNA, die Kosten dafür decken sie mit Raub und Mord an Zivilisten. Arbeitgeber werden durch das Chaos in der Stadt dazu ermutigt, Gehälter einfach einzubehalten. Damit fachen sie jedoch blutige Vendettas an, die viele Unschuldige das Leben kosten (meistens kommen die Verbrecher, denen der Anschlag gilt, lebend davon). Der vorgelegte Gesetzentwurf wird nur dazu beisteuern, daß die Aggressivität unter den Menschen in blutigen Auseinandersetzungen eskaliert. Sinnlose Zerstörung liegt an der Tagesordnung, ein teuflischer Kreis, aus dem es keinen Ausweg gibt. Oder etwa doch?

In dieser Ausgabe befassen wir uns mit dem einzigartigen Söldnerkommando, das sich gegen diesen blutigen Trend stellt - Sterns Wildcats. Unter der Führung von Commander James Stern nehmen die Wildcats Aufträge entgegen, die mehr auf die Moral und nicht so sehr aufs Geld ausgerichtet sind. Selbst wenn der ihnen angebotene Geldstapel schwindelnde Höhen erreicht, lehnen sie sinnloses Morden ab. Die Fragen, die ich in dieser Ausgabe beantworten möchte, lauten: Sind die Wildcats nur ein glücklicher Zufall? Liegt unsere Zukunft in ihren Händen? Falls der Steuerentwurf wirklich verabschiedet werden sollte, fragt man sich, ob die Wildcats in einer Umgebung von Mord und Totschlag eine weiße Weste behalten können. Und - werden ihnen andere Trupps nacheifern?

Und wie steht es mit den Jackals? Dieser Trupp wurde vor zwei Jahren von Jean-Paul Prideaux gegründet, nachdem er sich von den Wildcats getrennt hatte. Seine Philosophie gleicht mehr dem Söldnerdasein, wie man es aus alten Tagen kennt. Prideaux schert sich wenig um die moralische Redlichkeit des Auftrages, solange es im Geldbeutel klimpert. Mit dieser Einstellung verdienen die Jackals leicht dreimal soviel wie die ehrlichen Wildcats. Welchen Einfluß hat das auf die Zukunft des gesamten Söldnerheeres? In dieser Ausgabe nehmen wir beide Söldnertrupps unter die Lupe, damit Sie sich ein eigenes Urteil bilden können.

– GPA

LESERBRIEFE

Ich muß mich einfach gegen die schrecklichen Anschuldigungen, die vor kurzem in dem Artikel "Fixe Fixer" gegen V-Männer vorgebracht wurden, wehren *[Ausgabe 42, Nummer 7, Mai 2011 – Red.]*. Also wirklich, es wäre schlimm, wenn ein Söldner diesen Müll tatsächlich glauben würde. Dies gilt nicht nur für hart arbeitende Agenten wie mich. Sicher, viele Geschwader in Istanbul glauben wirklich, daß sie auch ohne die Hilfe von V-Männern Arbeit finden. Doch dieser Artikel tut ihnen keinen Gefallen, denn er fördert unrealistisches Denken. Tatsache ist, daß der Anteil, den man einspart, wenn man keinen Mittelsmann hat, verglichen mit dem Ärger, der Gefahr und dem Risiko, seinen Arbeitsplatz zu verlieren, nur ein Tropfen auf dem heißen Stein ist.

V-Männer sitzen nicht nur in zwielichten Bars herum, um sich vollaufen zu lassen und Torten aufzureißen. Das ist der angenehme Teil der Arbeit. Wenn wir nicht in der Bar rumhängen, schnüffeln wir im Old Quarter herum. Dort halten wir uns die Nase wegen der stinkenden Stadtstreicher zu, dort müssen wir über Tote klettern. In den Seitengassen halten wir dann unsere Besprechungen ab und versuchen, neue Kontakte zu knüpfen und Arbeitsangebote an Land zu ziehen. Ich glaube, ich brauche nicht extra zu erwähnen, daß man in der Unterwelt von Istanbul ständig Gefahr läuft, umgelegt zu werden. Es reicht schon aus, wenn man zur falschen Zeit am falschen Ort ist! Es hilft einem auch nichts, daß die Kugel, die man durch den Kopf gejagt kriegt, 'nicht persönlich' gemeint ist. Wenn jemand von der Konkurrenz gerade seine Geschäfte abwickelt, dann kommt jede Kugel mit bösen Absichten angeschwirrt. Wie auch immer, so oder so liegt man mausetot im Rinnstein.

Tut uns allen einen Gefallen und haltet Euch da raus.

– "Beto"

[Anmerkung der Redaktion: P. Fisch, der Verfasser des Artikels, antwortet wie folgt: "Auch wenn V-Männer oft faulen Geschwadern dabei behilflich sind, Aufträge an Land zu ziehen, kann ich sie nicht als nützliche Mitbürger betrachten. Ein fleißiger Unternehmer kann ebenso erfolgreich Arbeit finden wie jeder kleine V-Mann. Ich stehe zu meinem Bericht." – Red.]

Ihr Affen habt vielleicht Nerven! Im Juli habe ich ein Schweinegeld dafür bezahlt, um ein Stellengesuch in dieses besch...... Blatt zu kriegen. Seither sind drei Monate vergangen, und nicht eine Seele hat auf meine Anzeige geantwortet. Ich bin stinksauer. Ich habe meine Miete nicht bezahlt, um mir die Anzeige leisten zu können. Ich hatte gehofft, jede Menge Angebote zu bekommen. So hätte ich alle Unkosten decken können. Statt dessen sitze ich nun auf der Straße, weil man mich wegen rückständiger Miete aus meiner Wohnung geschmissen hat. . . Ich sag' Euch - auf der Straße zu sitzen hat mein Temperament schwer angeschlagen. Ich hab' mir als Profikiller gerade noch genug Geld verdient, um meine A10 in einem Hangar unterzubringen, und ich hab' noch eine letzte Paveway, die ich mir für einen regnerischen Tag aufhebe... Ich rate Euch, mir mein Geld zurückzuerstatten, oder ich werde die Paveway direkt in Eure dreckigen Redaktionsbüros jagen!

– "Betrogen"

[Anmerkung der Redaktion: Wir möchten alle Inserenten daran erinnern, daß unsere Zeitschrift nicht garantieren kann, daß erschienene Anzeigen das gewünschte Ergebnis bringen. Jegliche Haftung des Verlages ist völlig ausgeschlossen. Des weiteren möchten wir unserem Leser "Betrogen" empfehlen, seine Paveway für sich zu behalten. Die Redakteure von SUDDEN DEATH *haben eigene Söldner im Haus, die "G-Men", die das Bürogebäude bewachen. Sie fliegen* F18 *Hornets. In Anbetracht dieser Tatsache sind die Überlebenschancen einer A10, die in unseren Luftraum eindringt —— äußerst gering.]*

Die Tatsache, daß viele Söldner (oft schuldlos) internationale Steuergesetze mißachten, bewegt mich zu dieser Warnung, die an alle Ihre Leser gerichtet ist. Im Territorium der Vereinigten Staaten müssen sie mit schwerwiegenden Konsequenzen rechnen.

Jedes Geschwader, das die Türkei verläßt, muß damit rechnen, die sogenannte "Schirm-Steuer" im Tausch gegen den TDF-Zielort *[Turkish Diplomatic Forces– Red.]*- zu bezahlen. Diese Regelung gestattet es uns, Angriffsflüge auf Ziele in anderen Ländern zu starten - alles unter dem Deckmantel der Diplomatenimmunität (zumindest auf offizieller Ebene.) Der Anteil unseres Gehaltes, der in diese Abgabe fließt, scheint

uns angemessen. Der Ärger geht erst los, wenn man versucht, Ziele auf dem offiziellen Territorium der USA anzugreifen (einschließlich der Staaten, die sich selbstständig gemacht haben). Diese Sezessionen sind zwar eine Tatsache, doch die amerikanische Regierung weigert sich nach wie vor, dies anzuerkennen.
Jedesmal, wenn ein Geschwader in den Luftraum der U.S. eindringt, um dort Geschäften nachzugehen, drücken die US-Kräfte beide Augen zu. Ganz im Gegensatz zu den Steuerbehörden, die einem im Januar oder Februar eine saftige Rechnung schicken. Darin fordern sie Steuern auf alle Gewinne, die man durch Zerstörungsflüge im US-Luftraum eingestrichen hat. Mit anderen Worten, die Regierung duldet die Zerstörung von amerikanischem Privatbesitz, solange sie sich eine Scheibe vom Kuchen abschneiden kann!
Das ist pure Erpressung. Da man ohnehin alle Geschäfte aus der Türkei abwickelt, sollten einen die Steuerforderungen der USA nicht weiter kümmern. Auch ich stand unter diesem Eindruck, doch ich habe mich ganz schön geirrt. Mit rund 600000 Angestellten (einschließlich aller Buchhalter, Kassenprüfer und Soldaten) ist die Steuerbehörde IRS zur Zeit die größte terroristische Vereinigung der Welt. Selbst das beste Geschwader könnte ihr nicht standhalten, wenn die IRS erst einmal beschlosssen hat, ein Exempel zu statuieren. Manchmal bringen sie ihre Opfer selbst um, und manchmal lassen sie diese Drecksarbeit von angeheuerten Profis erledigen. Mein Geschwader - die Trogs - wurde bereits völlig vernichtet. Es war eine Nacht- und Nebelaktion von den Jackals und den Vipers, zwei gegnerischen Söldnergeschwadern, die für diesen Auftrag von der IRS bezahlt wurden.
Die USA mag zwar pleite sein, doch die IRS schwimmt nur so in grünen Scheinen, mit denen sie sich nur zu gerne solche drastischen Vergeltungsmaßnahmen erkauft. Und Dreckskerle wie die Jackals sind ganz gierig auf die Knete, die ihnen für ihre Schmutzarbeit gezahlt wird. Möge Prideaux für seine Schandtaten in der Hölle verrecken!
Im Moment stehen die Dinge schlecht für mich, ich bin total pleite und muß mich versteckt halten. Ich habe als einziger den Überfall der Höllenhunde überlebt und die IRS hat ein Kopfgeld auf mich ausgesetzt. Mit diesem Brief möchte ich die Leser darauf aufmerksam machen, daß überall tödliche Gefahren lauern!

– "Gejagt"

[Wir arbeiten gerade an einem Bericht, der sich um die Verbrechen der gefürchteten IRS dreht. Dabei hat sich herausgestellt, daß unser Leser die Wahrheit sagt, tatsächlich sind seine Angaben sogar untertrieben! Unsere verehrten Leser würden gut daran tun, sich mögliche Operationen in den U.S. gründlich zu überlegen. Unser Bericht erscheint in der nächsten Ausgabe. Des weiteren möchten wir darauf hinweisen, daß SUDDEN DEATH *jegliche Gewalt der Geschwader untereinander mißbilligt. Während des Interviews mit Jean-Paul Prideaux von den Jackals habe ich dieses Thema aufgegriffen und ihn um eine Stellungnahme gebeten. Statt zu antworten, hat er in seine Tasche gegriffen und hämisch grinsend mit einem Stapel Geldscheinen herumgewedelt. Dann hat er mich gefragt, wo der Brief von "Gejagt" abgestempelt war. "Ich kann es nicht leiden, einen Job nur unvollständig zu erledigen", hat er erklärend hinzugefügt. Selbstverständlich habe ich alle Informationen für mich behalten. Doch als ich in mein Büro zurückkehrte, mußte ich feststellen, daß mein Schreibtisch durchwühlt und der Brief verschwunden war. "Gejagt" wird dringend empfohlen, schleunigst seinen Aufenthaltsort zu ändern - die Redaktion]*

Es beunruhigt mich sehr, daß immer mehr MNCs *[Multinational Corporations – Red.]* eigene Geschwader einstellen. Wie wird sich das auf den Söldnermarkt auswirken? Bedeutet das, daß sie vorhaben, eigene Angriffe zu starten und Istanbul damit völlig aus dem Verkehr zu ziehen?

– Mark Gregory
4805 Finley Caddesi
Stamboul, Istanbul, Türkei

[Anmerkung der Redaktion: Kein Grund zur Sorge! MNCs schaffen sich eigene F15 und F16 Geschwader nur aus Sicherheitsgründen für ihre Gebäude und Grundstücke an. Diese Entscheidungen gründen sich auf die Tatsache, daß es wesentlich billiger ist, wenn MNCs eigene Sicherheitskräfte zu ihrer Verfügung haben. Den Verlusten von vielen Millionen Dollar, die durch ungesicherte Anlagen in Kauf genommen werden müssen, stehen Ausgaben von nur 15 bis 20 Millionen Dollar für hauseigene Sicherheitstruppen gegenüber. Diese Maßnahmen sind deshalb nur zu gut verständlich, stimmt's? Red.]

DIE WILDCATS

KEIN GEWÖHNLICHES GESCHWADER, SONDERN EIN GEWAGTES UNTERNEHMEN

von Virgil Beetlebaum

[Anmerkung der Redaktion: Dieser Bericht war ursprünglich als Überblick über die Aktionen der Wildcats geplant. Virgil Beetlebaum hat jedoch darauf bestanden, den Artikel selbst zu schreiben. SUDDEN DEATH *hat dem nur deshalb zugestimmt, weil V. Beetlebaum als Gegenleistung angeboten hat, uns bei den Interviews der einzelnen Mitglieder des Geschwaders behilflich zu sein. Uns wurde auch Unterstützung bei der Beschaffung von Material über die Vergangenheit der Wildcats und bei dem Ausstellen von Passierscheinen zugesagt. Ich bin jedoch der Meinung, daß Virgil Beetlebaum diesen Artikel, der als eine sachliche Reportage geplant war, für eine schamlose Verherrlichung seines Geschwaders mißbraucht hat. Einen neutralen und eher leidenschaftslosen Bericht über die Wildcats finden Sie unter dem Titel "Auf der Jagd nach dem Ruhm – Eine typische Wildcat Operation" an anderer Stelle in dieser Ausgabe.]*

Woran denken Sie, wenn Sie den Namen "Wildcats" hören?
Denken Sie an die Tatsache, daß die Wildcats seit 6 Jahren auf nationaler wie auf internationaler Ebene professionelle Dienste anbieten. Genau das Richtige für Leute, die bewaffnete Sicherheitskräfte benötigen?
Denken Sie daran, daß die Wildcats nur die besten Flugzeuge fliegen - ein ganzes Geschwader der Klasse F-16 in tadellosem Zustand - und daß sie die Unkosten dafür gerne tragen, um so beste Qualitätsarbeit zu garantieren?
Wußten Sie, daß die Wildcats eine Erfolgsrate von 86% vorweisen können und damit 22% über dem Istanbuler Durchschnitt* liegen?
Wußten Sie auch, daß wir über jeden angenommenen Auftrag allerstrengste Diskretion wahren?
Wenn Sie den Namen "Wildcats" hören, denken Sie dann nicht auch an Anstand und Ehrlichkeit?
Betrachten wir die Tatsachen einmal näher:
Es ist wahr, daß sich von allen Truppen in Instanbul nur die Wildcats damit rühmen können, Missionen bei moralischen Bedenken abzulehnen.

• *Doch damit nicht genug!* Unsere Piloten sind die erfahrensten und waghalsigsten Luftkämpfer in ganz Istanbul! Ein Blick auf unsere Abschußliste genügt, um dessen sicher sein zu können. James Stern, unser Commander, hat in zahlreichen Kriegen gekämpft. Tatsächlich müssen alle unsere Piloten in mindestens zwei Kriegen geflogen sein, um sich bei den Wildcats überhaupt bewerben zu können.

• *Kein Auftrag ist uns zu schwierig!* Unglücklicherweise zögern viele potentielle Arbeitgeber, uns anzusprechen. Das liegt wohl an unserem Ruf als "Moralgeschwader". Bitte glauben Sie mir, sie begehen einen großen Fehler, wenn sie uns ablehnen, ohne unsere Ausrüstung und Kampffähigkeiten in Betracht gezogen zu haben. Kein Job ist zu groß oder zu klein, und wir sind immer bereit, geschäftliche Angelegenheiten zu besprechen. Lassen Sie sich nicht durch Voreingenommenheit und Gerüchte verunsichern, die mit fraglichen Aufträgen zu tun haben! Lassen Sie uns die Entscheidung treffen. Ich als der Buchhalter der Wildcats versichere Ihnen, daß wir alles versuchen werden, um selbst den fraglichsten Auftrag annehmen zu können!

• *Bei uns ist der Kunde König!* Wir Wildcats sind uns unseres Erfolges so sicher, daß wir eine der niedrigsten EL-Raten [außergewöhnliche Verluste - die Red.] aller türkischen Geschwader haben! Warum sollten Sie als unser Kunde die Kosten tragen, wenn wir versagen? Stellen Sie sich vor – nie wieder brauchen Sie sich zu darum zu sorgen, wie viele der Angeheuerten wohl vom Einsatz zurückkommen. Wenn Sie mit den Wildcats fliegen, fliegt das ruhige Gewissen mit!

• *Wir brauchen Sie!* Unser Dienstleistungsunternehmen kann Ihnen nur von Vorteil sein, wenn Sie uns die Möglichkeit dazu geben! Wir bedanken uns herzlich bei allen unseren Kunden für das in uns gesetzte Vertrauen. Wir wissen die Gunst zu schätzen. Sollten Sie uns bisher geflissentlich übersehen haben, aus Unsicherheit und Zweifeln an unserer Moral, dann ist es vielleicht an der Zeit, die Wildcats mit anderen Augen zu betrachten!

• *Sie werden Ihre Entscheidung nicht bereuen!*

[Der Istanbuler Durchschnitt stützt sich auf eine dubiose Umfrage, die von Mr. Beetlebaum selbst in Auftrag gegeben wurde – die Redaktion]*

WILDCAT DOSSIERS

MIGUEL SCHRAEDER, "ZORRO" – DIE GENAUIGKEIT IN PERSON

"Nun, ich nehme an, ich habe den Namen Zorro aus zwei Gründen verdient. Erstens habe ich einen guten Teil meiner Jugend in Barcelona zugebracht, und zweitens bin ich in der Luft sehr akkurat. Ich gehe mit meinen Raketen um wie der legendäre Haudegen mit seiner Klinge. Ich glaube, daß ich diese beiden Vorzüge einer besonderen Eigenschaft zu verdanken habe - meinen Nerven aus Stahl!" Hauptmann Schraeder lächelt, was sehr selten vorkommt. "Doch natürlich kann ich mich irren."

Seine Teamkameraden bestehen darauf, daß Miguels Behauptungen nicht nur auf ein übersteigertes Männlichkeitsbewußtsein zurückzuführen sind. Als Veteran der intensiven und gefährlichen Nahkämpfe, die den Mittelamerika-Konflikt im Jahre 2005 geprägt haben, weiß er, wie man Jets schnell und effektiv runterholt. "Ich bin nicht wie die anderen Jungs, die einfach wild drauflos schießen, in der Hoffnung, daß eine der Kanonen schon treffen wird. Nur zu gut weiß ich, daß Munition kostbar sein kann, weil man jederzeit unerwartet auf gegnerische Jäger treffen kann. Deshalb setze ich meine Raketen nie unüberlegt ein: Wenn ich ziele, dann treffe ich auch. Wenn meinem Gegenüber nur die kleinste Hintertür offensteht, warte ich lieber, bis sich mir eine bessere Gelegenheit bietet. Jeder Schuß sitzt, da brauch' ich mich nicht 'mal umdrehen." Er reibt sich bedächtig das Kinn. "Genauso hat sich das. Ich verschwende keinen weiteren Gedanken daran. Ist schon eigenartig, was?"

Noch eigenartiger ist die Mischung aus Feuer und Eis, aus der sich scheinbar das Temperament dieses außergewöhnlichen Piloten zusammensetzt. Stolze, hitzige Augen blicken einem aus Miguels dunklem Gesicht entgegen, eine verblaßte Narbe zieht sich über seine rechte Wange - doch dieser eher gefährliche Anblick wird durch eine weiche und singende Stimme gemildert.

"Er hat viel mitgemacht", sagt Oberst Stern über Schraeder. "Er hat mehr als nur seine Pflicht getan!" Stern hat sich geweigert, sich näher darüber zu äußern. Man kann jedoch annehmen, daß er damit auf Schraeders Abschuß anspielt. Schraeder wurde damals über Mittelamerika abgeschossen und hat 18 Monate in einem Kriegsgefangenenlager zugebracht. Dieser Vorfall erklärt vielleicht auch, weshalb Schraeder an den Vorkommnissen in Mittelamerika und der Politik in den Ländern sehr interessiert ist.

"Ja, ich bin bei den Wildcats als 'politischer Hitzkopf' bekannt. Ich kann nicht begreifen, wie jemand nicht an Politik interessiert sein kann. Heutzutage hat doch alles mit Politik zu tun. Ich befürchte, daß der nächste internationale Konflikt in Süd- und Mittelamerika ausbrechen wird. Doch anscheinend bin ich der einzige, der dies kommen sieht. Man braucht sich doch bloß Nikaragua, Brasilien, Peru und andere Länder anzuschauen - das sieht doch ganz gewaltig nach Ärger aus." Auf die Frage, ob dies nicht zumindest gut für's Geschäft sei, reagiert Miguel sehr ärgerlich. "Ich kann sehr gut ohne diese Art von Geschäften auskommen."

Man wird das Gefühl nicht los, daß Miguel aus Erfahrung spricht.

LYLE RICHARDS, "BASELINE" – GEHEIMNISUMWOBEN

Lyle Richards, ein 38 Jahre alter Veteran mehrerer US-Kampagnen, hat den Ruf eines ruhigen, nachdenklichen Mannes. Deshalb waren wir nicht überrascht, als er unsere Einladung zu einem Interview ablehnte (trotz der lautstarken Proteste des werbungsgierigen Mr. Beetlebaum). Aus diesem Grund sind unsere Informationen über Oberstleutnant Richards auf Dinge beschränkt, die wir in offiziellen U.S. Navy Akten gefunden haben.

Richards erwarb seine große Geschicklichkeit als Pilot auf der *USS Saratoga*. Frühe Eintragungen in seiner Akte beschreiben ihn als "ehrgeizig, enthusiastisch und intelligent - seiner Militärkarriere restlos gewidmet, reisefreudig, besitzt ausgeprägte Kenntnisse über fremde Länder - ideale Eigenschaften für einen Offizier." Bereits vor der *Shiloh* - Katastrophe hatte er den Rang eines Oberleutnants erworben. Angeblich trug dieser Vorfall dazu bei, daß er aus der Navy austrat.

Richards erster taktischer Einsatz war während Operation Desert Storm im Jahre 1991, wo er von der *Saratoga* aus einfache Einsätze gegen irakische Ziele flog. Seine Feuertaufe ereignete sich unter ähnlichen Umständen, als die U.S. im Jahre 1994 erneut in Saudi Arabien einzog, um die Nuklearsprengkörper des Irak zu zerstören. Den ersten bitteren Beigeschmack des Militärdienstes bekam er in europäischen Gefilden während der Operation Bootstrap, als die USA der GUS dabei zu Hilfe kam, den Dezember-Aufstand niederzuschlagen, um die Auswüchse des überall um sich greifenden Nationalismus einzudämmen. Die Scheinheiligkeit dieser Aktion blieb "Baseline" offenbar nicht verborgen. Zu jener Zeit durchgeführte psychologische Gutachten deuten auf ein "Fehlen von Respekt und der richtigen Einstellung zum Beruf" bei Richards hin. Sein Patriotismus wurde angezweifelt. Letztendlich schien seine Karriere beendet zu sein, als ihm niemand mehr einen Posten auf Flugzeugträgern anbot. Dann erschien Commander James Stern auf der Bildfläche - Stern war von jeher als Einzelgänger bekannt. Er nahm Baseline unter seine Fittiche und bot ihm unter seinem Kommando eine Position im Kampfgeschwader auf der *Shiloh* an. Die Freundschaft überdauerte die Zerstörung der *Shiloh* und führte zur Gründung der Wildcats.

GWEN FORRESTER, "PHOENIX" – ANARCHISTIN

Gwen "Phoenix" Forrester verdiente sich ihren Namen in Nikaragua, als sie noch Hubschrauber bei Evakuierungseinsätzen flog. "Ich wurde ausgeschickt, um mehrere verwundete Jungs aus dem Dschungel zu ziehen. Mann, da waren jede Menge Flakgeschütze am Feuern. Der Himmel war voller Rauch von den Flaks. Ich konnte absolut nichts sehen. Trotzdem bin ich einfach runtergegangen und habe die Überlebenden der 256ten Infantrie planmäßig eingesammelt. Das war noch gar nichts." Sie zögert einen Moment, wahrscheinlich des Effektes wegen, und fährt dann grinsend fort: "Wieder hochzugehen, das hat Nerven gekostet. Man konnte den Himmel vor lauter Rauch nicht erkennen. Doch ich wußte, daß der Himmel nicht einfach verschwunden ist. Es bestand nicht die geringste Hoffnung, daß wir einigermaßen heil davonkommen. Seither nennt man mich 'Phoenix' - ich weiß, was es heißt, aus Flammen emporzusteigen!"

Obwohl sie mit dieser lockeren Einstellung ihr Licht eher unter den Scheffel stellt, wurde Phoenix für ihre Tapferkeit ausgezeichnet und zum Hauptmann befördert. Ironischerweise führte die gleiche leidenschaftliche Unabhängigkeit und Unkonventionalität, durch die sie sich das Lob ihrer Vorgesetzten verdient hatte, zu ihrer vorzeitigen Entlassung aus dem Dienst. "Ich konnte noch nie ausstehen, wie man von den Offizieren behandelt wird. Mir hat es noch nie gefallen, Befehle auszuführen. Es hat nicht lange gedauert, bis mir die ganze verdammte Obrigkeit auf den Keks ging. Mensch, Offiziere, die ich in Grund und Boden fliegen kann, können mir Befehle erteilen! Was zum Teufel glauben die eigentlich, wer sie sind? Das ganze Problem liegt an der Befehlsstruktur. Man gibt einem Idioten 'was zu sagen, und schon spielt alles verrückt! Schon bald erwarten sie dann, daß man Männchen macht, bloß weil sie geschmückt sind."

Bei dieser Einstellung fragt man sich, wie es Hauptmann Forrester gelungen ist, ehrenhaft entlassen zu werden. Besonders da Gerüchte behaupten, die Trennung wäre nicht unbedingt friedlich von statten gegangen. "Ob ich was gegen die in der Hand hatte?" Forrester lacht schrill. Es paßt so gar nicht zu ihrem sonst so burschikosen Benehmen. "Sehe ich wie ein Mädel aus, der man so etwas zutrauen kann? Man muß schon ganz schön abgebrüht sein, sowas vom Stapel zu lassen."

Mit ihrem feurig roten Haar, den stahlblauen Augen und der Lebenseinstellung einer radikalen Anarchistin scheint man Hauptmann Forrester alles zutrauen zu können.

JANET PAGE, "VIXEN" – SCHÖN UND TÖDLICH

In der Nähe des gewerblichen Flugfeldes von Quebec aufgewachsen, ist Janet Page das einzige Mitglied der Wildcats ohne jegliche Militärvergangenheit. Schon bevor sie 18 Jahre alt war, machte sie ihren Pilotenschein. Diese Tatsache führt sie auf ihre eiserne Entschlossenheit zurück. Allerdings gibt sie zu, daß es sicher auch hilfreich war, mit den Piloten zu schäkern, weil sie sich dadurch Flugstunden verschaffen konnte. Nachdem sich die Reihen der Söldner in Quebec in den späten neunziger Jahren gelichtet hatten, war es ein Kinderspiel, in die Legion aufgenommen zu werden. Janet hat ihre gesamte Überredungskunst darauf verwandt, sich schlechter bezahlte, aber leichtere Aufträge zu sichern, um Erfahrungen zu sammeln. Bereits nach drei Jahren genoß sie den Ruf einer tollkühnen Pilotin, die keinen Auftrag scheut, sei er auch noch so gefährlich. "Ich habe keine Angst, mir die Hände schmutzig zu machen, soviel steht fest. Das ist die einzige Möglichkeit für eine Frau, respektiert zu werden, womit ich auch richtig lag. Unzählige Male habe ich trotz der NATO-Blockade Waffen nach China geliefert. Das war ganz schön wackelig. Doch es wurde gut bezahlt, und das ist ja die Hauptsache, stimmt's?"
Nach ihrem Namen "Vixen" gefragt, verdreht sie die Augen und schmollt: "Ich bin mir meiner Schönheit bewußt und setze sie wie ein Werkzeug ein. Wenn Männer mich nur benutzen wollen, drehe ich den Spieß um, so daß sie die Ausgebeuteten sind. Ich habe mir den Namen "Vixen" nicht ausgesucht. Die Jungs in Kanada haben mir den Namen gegeben, und so was bleibt eben an einem hängen. Wahrscheinlich könnte ich jetzt den Namen ablegen, doch ich behalte ihn als eine Art Warnung. Jeder, der sich nur wegen meines Aussehens zu mir hingezogen fühlt, wird schon sehen, was er davon hat. Ich hab' nicht nur ein hübsches Köpfchen, da ist auch was drin. Mit mir ist nicht zu spaßen."
Das ist richtig. Janet ist in ganz Istanbul als kompromißlose Pilotin bekannt, die alles daransetzt, den Auftrag zu Ende zu führen. "Viele nennen das Killer-Instinkt. Ich denke dabei bloß an meinen professionellen Ruf. Piloten, die ihre Jobs häufig schlampig erledigen, sind schnell von der Bildfläche verschwunden. In diesem Beruf kann man sich aber nicht nur auf seinen Ruf verlassen. Man ist nur so gut wie der letzte Auftrag. Ich habe hart gearbeit und bin zu weit gekommen, um irgendwas zwischen mich und mein größtes Ziel kommen zu lassen."
Und was genau ist dieses Ziel?
"Jede Frau bewahrt ein Geheimnis", erwidert sie ernst. Ein Aufflackern in ihren Augen warnt davor, weiter nachzubohren. Vielleicht ist sie auch wütend, daß sie mit diesem Ausrutscher eine Delle in ihre sonst unverwundbare Rüstung geschlagen hat. Es ist ganz deutlich, daß Janet ihre Zukunft genauso gut geplant hat wie ihre bisherigen Aufträge. Wie diese Zukunft aussieht - die Zeit wird es lehren!

BILLY PARKER, "PRIME TIME" – TOP GUN

Oberleutnant Billy Parker, von den anderen Wildcats "Prime Time" genannt, ist nach vier Jahren im 149ten Tactical Fighter Squadron hier aufgetaucht, mit einer beispiellosen Anzahl von 36 bestätigten Abschüssen in Friedenszeiten.
"Hey, was soll ich dazu sagen? Setzt mich und einen Gegner an den Steuerknüppel, gebt uns ein bißchen Munition - und schon gehört einer von uns der Vergangenheit an." Es ist offensichtlich, daß Parker gerne das Wort Vergangenheit oder Geschichte benutzt. "So wie ich es sehe, schreibt man Geschichte, oder man gehört der Geschichte an. Unglücklicherweise sind viele Jungs von den Wildcats bereits um die Dreißig. Es besteht ja wohl kein Zweifel daran, daß die sich auf der Abschußliste befinden." Er schüttelt spöttelnd seinen Kopf und grinst. "Ich mit meinen 24 Jahren hingegen gehöre zur besten Sendezeit ins Programm!"
Parker erwähnt sein Können gern und häufig. Sein zartes Alter von 24 Jahren macht ihn zum jüngsten Flieger der Wildcats. Worauf führt er seinen bemerkenswerten Erfolg zurück? "Einstellung und Genialität. Ich bin ein Genie des Luftkampfes, doch ohne meine Einstellung würde das überhaupt nichts bedeuten. Schon als kleiner Junge wollte ich einer der besten

Piloten aller Zeiten werden. Allerdings wollte ich nicht den Rest meines Lebens im Militär verbringen. Ich verabscheue jegliche Art von Disziplin, außer meine persönliche Disziplin, alles klar? Als ich 18 wurde, trat ich der der U.S. Air Force bei. Mit zwanzig war ich bereits Leutnant in der 149ten. Vier Jahre später wurde ich ehrenhaft entlassen und trug den Abschußrekord der gesamten Einheit in der Tasche. Endlich war ich frei und konnte meine Träume verwirklichen: den Jets hinterherjagen und auf dem Markt von Istanbul anständig aufräumen."

Über Stern und seinen Ruf als strikter Vorgesetzter, der eiserne Disziplin von seinen Leuten verlangt, äußert sich Parker wie folgt: "Stern ist zweifellos sehr streng. Doch sein Stil läßt sich nicht mit der Härte des Militärs vergleichen. Ja, Stern hat das Kommando, trotzdem gibt er uns das Gefühl, daß wir unser eigener Herr sind. Man ist ein Teil des Teams, doch man wird vom Team nicht erdrückt. Das ist ein gewaltiger Unterschied. Deshalb habe ich mich den Wildcats angeschlossen. Bisher habe ich es nicht bereut."

CLAYTON TRAVIS, "TEX" – RODEO COWBOY

Travis war Schüler der Jackson High in Amarillo, Texas, als er der Luftwaffe beitrat. "Ich habe damals Pferde zugeritten", erinnert er sich. "Nur so nebenbei, nach der Schule! Doch ich bin ziemlich gut gewesen. Naja, bei einem der jährlichen Rodeos in Amarillo sind jede Menge Düsenjäger vom nahen Fliegerhorst im Tiefflug über das Gelände gezischt und haben uns die ganzen Tiere verschreckt. Wir waren stinksauer. Immerhin haben wir unser Rodeo nur einmal im Jahr. Da müssen die uns doch nicht ausgerechnet an diesem Wochenende mit ihren Luftübungen alles versauen. Nun, daraufhin bin ich zum Stützpunkt gefahren, um sie zu bitten, die Übungen für kurze Zeit einzustellen. Lange Rede, kurzer Sinn - als ich wiederkam, war ich in der Luftwaffe!"

Der 29 Jahre alte Travis, der nur auf den Namen "Tex" hört, schlägt sich grölend auf die Schenkel. "Für die im Rekrutierungsbüro war ich ein gefundenes Fressen. Die haben mir erzählt, daß das Rodeo nichts Handfestes ist. Dann haben sie mich in einen Flugsimulator geschmissen. Danach bin ich minutenlang herumgetorkelt. Und auf einmal wußte ich, wo ich hingehöre."

Jedenfalls für eine Weile! Wie sein Teamkollege Parker ist auch Tex nach den 4 Jahren Minimum aus der Luftwaffe ausgetreten. "Ich konnte mich einfach nicht an den Gedanken gewöhnen, für andere Leute möglicherweise abgeknallt zu werden. Mit diesem Job werde ich wenigstens angemessen für mein Berufsrisiko entschädigt. Und außerdem kann ich es nicht ausstehen, mich von anderen Leuten bevormunden lassen zu müssen."

In der Tat stellt Tex den klassischen Außenseiter dar, der alles im Alleingang erledigt. Groß und schlank, den Cowboy-Hut als ständige Kopfbedeckung, sieht er aus, als wäre er besser an einem Lagerfeuer auf einer Ranch aufgehoben als im Cockpit einer F-16.

"Ja, ich arbeite allein am besten, glaube ich jedenfalls. Andererseits macht es mir nichts aus, in einem Team zu arbeiten - solange ich das Sagen habe." Diese Einstellung muß einen überraschen, wenn man bedenkt, welchen Wert Oberst Stern auf Teamarbeit legt. Wir fragten, wie er dazu steht, Befehle von James Stern auszuführen, und bekommen eine zweideutige Antwort. "Eines Tages wird dieser ganze Laden mir gehören. In der Zwischenzeit... Sagen wir nur, daß ich in der Zwischenzeit auf meine Beförderung hinarbeite..."

Bei Adnan's

Haben Sie hohe Munitionskosten satt? Müssen Sie in großen Mengen einkaufen? Sie müssen nicht mehr weitersuchen! Ob Sie kleinere Waffen oder ganze Verteidigungsnetze benötigen; wir können Ihnen jeden Wunsch erfüllen.

Mengen-rabatt!

Janus Missiles

Das Beste aus der Vergangenheit mit dem Besten der Zukunft vereinigt - so könnte man die Janus trefflich beschreiben. Jeder Pilot kennt die AIM-9J Sidewinder. Diese infrarot-gesteuerten Luft-Luft-Raketen sind solide und verläßlich. Unübertroffen in erbitterten Gefechten. Lassen Sie sich von der verbesserten Technologie verwöhnen: Die AIM-9M Sidewinder - doppelt so großer Sprengkopf, die Möglichkeit, das Ziel aus jeder Richtung angreifen zu können, 60% größere Reichweite und eine noch höhere Endgeschwindigkeit der -9M - setzen neue Maßstäbe in der Waffenindustrie. Völlig kompatibel mit den -9J Aufhängungen! Janus - der richtige Schritt in die Zukunft!

Paveway! Sind Sie Ihrer klobigen Feuerwaffen überdrüssig? Dann denken Sie an unsere Paveway! Die laser-gesteuerten Produkte in unserem Angebot sind robust genug, um auch unter ungünstigsten Einsatzbedingungen leistungsfähig bleiben zu können. Sie sind preiswert genug, um auch weniger betuchte Kunden anlocken zu können. 500 bis 2000-Pfund Modelle auf Lager!

Jagen Sie Ihrem verhaßten Nachbarn eine durch die Scheibe! Rufen Sie

Divot Waffen an

Ares Arms

Ares verkauft nicht nur Panzer. Wir bieten gepanzerte Kampffahrzeuge, die selbst wählerische Kunden zufriedenstellen werden. Unsere T-72/BMP-2 wird in der ganzen Welt benutzt. Wir halten uns an die strengen Luftfahrtbestimmungen. Ares - rufen Sie uns sofort an!

Pendleton Weapons

P-Raketen sind die vielseitigsten Waffen im Luft-Boden-Arsenal. Und - Pendleton hat sie alle! Egal, welche Art von Rakete Sie brauchen. Rufen Sie uns an! Der neue verbesserte M261-Sprengkopf für das 2.75 Modell ist ab sofort erhältlich. Perfekt für die ganz besonderen Aufträge, die die Zerstörung einer AAA SOFORT erforderlich machen! Pendleton: Was wir nicht auf Lager haben, existiert nicht! Bestellungen über 10 Tonnen sind versandkostenfrei!

Concorde Blasting Material

Durandal. Mk. 82. Rockeye. Ob nur kleinere Zertrümmerungsarbeiten vorgenommen werden sollen oder ob ganze Panzerkolonnen aufpoliert werden müssen: Concorde hat die richtigen Kanonen! Altmodische Ballermänner knallen immer noch am lautesten! Rufen Sie noch heute an!

PYROLRAKETEN

AMRAAM. Die Traumwaffe eines jeden Piloten! Mit der doppelten Reichweite und der dreifachen Sprengkraft einer gewöhnlichen AIM-9J! Sie erreicht Ihr Ziel mit einer Geschwindigkeit, die selbst den erfahrensten Piloten erblassen läßt! Merken Sie sich AMRAAM: mit diesem Todesgeschoß können Sie Ihren Gegner aus dem Himmel holen, bevor er Sie überhaupt bemerkt hat! Lieferzeit 4-6 Wochen für Bestellungen über 30 Stück. Gratiskostenvoranschlag für Radarintegration mit Ihrer ersten Bestellung.

LOCK

Auf der Jagd nach dem Ruhm

Eine typische Wildcatmission • von D. Duhm

[Die Redaktion bedankt sich beim CEO und dem Vorstand von MAXIMA für die freundliche Genehmigung, einige Auszüge aus den Berichten über diese geheime Mission zu veröffentlichen. Wie verabredet, werden hier einige Fakten (wie z.B. Namen, Daten und andere möglicherweise kompromittierende Einzelheiten) verändert. Ansonsten wird jedes Detail, soweit es die Mission selbst betrifft und die Rolle, die die Wildcats dabei spielten, wahrheitsgetreu wiedergegeben, um dem Leser einen Eindruck davon zu vermitteln, wie die Wildcats in taktischer Hinsicht operieren - Red.]

ERSTER TAG

10.00 Uhr

Nachdem ich mir an diesem Morgen mühsam meinen Weg durch den Stoßverkehr von Uskudar gebahnt habe, erreiche ich endlich die schmale Sandstraße, die in nordöstlicher Richtung hinter den Selimiye Barracken liegt. Diese kleine Straße führt zum Wildcat Stützpunkt. Ich werde nur vom Gebell eines Rottweilers begrüßt. Der Stützpunkt scheint völlig menschenleer zu sein. Endlich erscheint eine bewaffnete Wache aus einem der ziemlich heruntergekommenen Gebäude, aus denen der Stützpunkt besteht. Anscheinend hat ihn das Gebell des Hundes auf meine Anwesenheit aufmerksam gemacht. Er mustert mich mißtrauisch. Er hat seine Uzi zwar nicht auf mich gerichtet, hält sie aber dennoch schußbereit in seiner rechten Hand.

"Mein Name ist Duhm, ich bin von der *SUDDEN DEATH* Redaktion." Ich reiche ihm meinen Presseausweis. Er betrachtet ihn genau und winkt mich dann durch.

"Sie können Ihren Jeep da drüben hinstellen."

"Wo sind denn alle?"

"Die schlafen." Meine Frage scheint ihn zu ärgern. "Holen Sie sich einen Kaffee dort hinten in der Flugzeughalle. Die werden früher oder später schon aufwachen."

12.33 Uhr

Ein Mann, den ich als Clayton "Tex" Travis wiedererkenne, schlurft in die Halle. Er hat zerrissene Jeans und ein aufgeknöpftes Westernhemd an. Er mustert mich mit halbgeschlossenen Augen, da ihn die heiße Sonne Istanbuls blendet, und steuert dann auf den Kaffee zu. "Wer zum Teufel sind Sie?"

"Ich heiße Duhm. Ich bin wegen des *SUDDEN DEATH* Interviews hier."

"Ach so." Als er den heißen Kaffee schlürft, zuckt er zusammen.

Lyle "Baseline" Richards betritt die Flugzeughalle, sieht mich und blickt Tex fragend an. "Der Typ von der Presse", murmelt Tex als Erklärung für meine Anwesenheit.

Baseline scheint sich über meine Anwesenheit genauso wenig zu freuen wie sein Kollege. Er schüttelt nur den Kopf und flucht etwas vor sich hin, das sich nach "Kann man nicht 'mal hier denn seine verdammte Ruhe haben?" anhört. In der nächsten halben Stunde bedienen sich fast alle Wildcatpiloten an der Kaffeemaschine und ignorieren mich geflissentlich. Endlich, um 13.27 Uhr, eilt ein klei-ner, glatzköpfiger Mann in die Halle und schüttelt mir überschwenglich die Hand. Trotz der Mittagshitze trägt er einen dunklen Anzug und eine Krawatte. "Oh, das tut mir ja so leid, daß ich Sie habe warten lassen. Ich dachte, ich hätte mich klar ausgedrückt, was die Zeit angeht." Mir wird klar, daß es sich um Virgil Beetlebaum, den Buchhalter der Wildcats, handeln muß. Er hat mir dabei geholfen, das Interview zu organisieren. Aber bei den endlosen Telefongesprächen, die ich investiert hatte, war das schließlich auch nicht weiter bemerkenswert.

"Sie haben doch gesagt, zu Beginn des Arbeitstages, nicht wahr?"

Er nickt energisch. "Ja, damit war aber der Beginn eines Wildcat Arbeitstages gemeint." Ich habe keine Ahnung, was er damit meint, und sehe ihn nur ausdruckslos an. "Das tut mir wirklich leid. Wie wär's, wenn ich Ihnen beim Mittagessen mehr erzähle. In Ordnung?"

Er führt mich wie einen Blinden am Arm aus der Halle. Dabei höre ich noch, wie die anderen Mitglieder der Staffel hinter mir vor Lachen glucksen. Anscheinend haben sie aus irgendeinem unerfindlichen Grund Mitleid mit mir. Und als Virgil unermüdlich weiterquasselt, beginne ich zu ahnen, weshalb.

"Wenn wir keinen festen Auftrag haben, so wie zur Zeit, dann fängt der Wildcat Arbeitstag eigentlich erst um acht Uhr abends an. Selim's

macht nämlich um 20.00 Uhr auf. Dort gehen wir hin, um nach Arbeit zu suchen. Und natürlich auch, um ein paar zu heben." Er lacht ein wenig zu laut und herzlich. Anscheinend möchte er andeuten, daß sogar Buchhalter wie er mit den Jungs von den Wildcats mithalten können. Ich ringe mir ein Lächeln ab. Die sechs Liter Kaffee, die ich in der Flugzeughalle runtergekippt habe, um mir die Zeit zu vertreiben, spielen jetzt meinem Magen ziemlich übel mit.

Na, es schien mir wenigstens wie sechs Liter. Das passiert leicht, wenn man die Minuten mit Kaffee mißt.

Er schleift mich in sein Büro und entschuldigt sich mindestens zehn Mal, bevor er wieder aus der Tür schießt. Nach einigen Minuten kommt er schwitzend mit einem Laib Brot, Senf und Aufschnitt zurück. Er macht mir ein Sandwich und schwatzt dabei unermüdlich weiter. Ich sehe zu, wie er die Kruste von meiner Brotscheibe abschneidet, verkneife mir aber gerade noch eine Bemerkung.

"Na, ich sehe schon, daß wir uns einfach prächtig vertragen werden." Virgil richtet seine Krawatte und fletscht mir seine Zahnfüllungen entgegen. Wenn ich ein appetitlicheres Mittagessen vor mir hätte, könnte ich diese Grimasse vielleicht noch als Lächeln anerkennen, aber so... "Ich hoffe sehr, daß Sie einen guten Artikel über uns schreiben werden." Er zwinkert mir zu und lacht laut.

Ich zwinge mich dazu, die abscheuliche Kombination aus Schinken und Senf hinunterzuwürgen, und versuche krampfhaft zu lächeln.

"The Lair", der Heimatstützpunkt der Wildcats

15.10 Uhr

Es gelingt mir, vor Virgil zu flüchten, indem ich vorgebe, meine Blase erleichtern zu müssen. Ich klettere aus dem Klofenster und suche das Grundstück nach anderen Wildcats ab. Alle erfahrenen Piloten sind wie vom Erdboden verschluckt. Ich habe das Gefühl, daß sie sich vor mir verstecken, also nutze ich die Zeit, mir das Gelände selbst ein wenig näher anzusehen. Der Stützpunkt ist eine zusammengewürfelte Mischung aus High Tech und Verfall. Verkommene Betonbunker beherbergen komplizierte Radarsysteme, glänzende F-16 Flieger stehen in Flugzeughallen aus rostendem Wellblech. Die Geschichte dieses Stützpunktes ist ebenso seltsam.

Das Wildcat-Team

Im Zweiten Weltkrieg diente dieser Stützpunkt als eine Privatlandebahn, die dann an die Regierung verpachtet wurde. Die 53. Einheit der Screaming Scorpions flog von hier aus viele erfolgreiche Missionen. In den 50er Jahren wurde der Stützpunkt stillgelegt, da er nicht mehr gewinnbringend war. Man ließ die Gebäude verfallen. Als nächstes fiel das Gelände an Luis Simone, den berüchtigten Kokaindealer, der es als Zwischenlager für sein internationales Drogenkartell aufbaute. 1994 knackte die Regierung den Ring und beschlagnahmte Simones Schmuggelware und den Stützpunkt. Danach lagen die Gebäude wieder verlassen da, bis im Jahre 2004 James Stern einen Langzeitvertrag mit der Regierung abschloß. Er wollte das Gelände kaufen, um es als Stützpunkt für seine schnell wachsende Fliegerstaffel zu verwenden - Sterns Wildcats.

Stern und Jean-Paul Prideaux investierten gemeinsam in den Einbau von High Tech Systemen, die heute das Gelände als professionellen Hauptstützpunkt kennzeichnen. Und als ich die Gebäude mustere, die standhaft, wenn auch etwas beschädigt, der Nachmittagshitze trotzen, den bröckelnden Mörtel, unter dem Ziegel und Stroh zu erkennen sind, die Einschußlöcher an den Wänden (manche von dunkelroten Blutflecken umrahmt), vermeine ich fast zu hören, wie diese Wände mir ihre Geschichten von vergangenem Ruhm zuflüstern. Und da ich im Augenblick sonst keinen Gesprächspartner habe, bleibe ich gerne stehen und höre voller Respekt den Erinnerungen eines alten, verschiedenen Soldaten zu.

16.15 Uhr

Endlich spricht jemand mit mir.
"Viertel nach Vier", antwortet Miguel Schraeder auf meine Frage, dreht sich um und geht.
Ermutigt dadurch, daß jemand meine Existenz auch zur Kenntnis nimmt, folge ich ihm in eine Flugzeughalle. Dort unterrichtet er eine Gruppe von Flugzeugmechanikern in der Wartung und Reparatur der F-16 Flotte. Ich bin überrascht, daß "Zorro" Schraeder, ein Kriegsveteran des Mittelamerikakonfliktes, auch der Hauptmechaniker der Wildcats ist. Im allgemeinen halten Elitepiloten Wartung und Reparatur ihrer Maschinen für unter ihrer Würde. Als ich Schraeder danach frage, runzelt er die Stirn.
"Das ist eine arrogante Einstellung. Der Mechaniker ist genauso wichtig wie der Pilot. Gut, der eine Beruf mag vielleicht ruhmreicher sein, aber wer nur des Ruhmes wegen fliegt, ist sowieso im falschen Geschäft." Er zeigt auf die Mechaniker. "Wenn wir sie nicht hätten, könnte sich niemand in die Lüfte schwingen."
Schraeder, der anfänglich sehr reserviert und kalt schien, wird plötzlich eifrig, als er auf sein Lieblingsthema zu sprechen kommt. "Philosophisch gesehen ist es mit den Problemen in Lateinamerika zu vergleichen. Alle Länder dort versuchen, sich von ihrem Status als Land der Dritten Welt abzuheben. (Eigentlich ein veralteter Begriff, wenn man den Zusammenbruch der Wirtschaft der USA bedenkt). Aber diese Länder Mittel- und Südamerikas streben immer noch nach dem alten Ideal der USA. Sie wollen den Ruhm, sind aber nicht bereit, die Grundlagen für eine Besserung ihrer Lage zu schaffen. Ihnen liegt nichts an einer Zukunft für die Armen oder an Aufstiegsmöglichkeiten für den Durchschnittsbürger. Nein, die Generäle ziehen es vor, ihren persönlichen Reichtum durch Kriege mit ihren Nachbarländern aufzubessern, die ihrerseits in der gleichen Lage sind. Das verursacht eine ständige Unruhe in dieser Region. Einmal gewinnt man, einmal verliert man, und so kann keine politische oder wirtschaftliche Struktur auf Dauer bestehen bleiben."
Ich weiß nicht genug über die politischen Gegebenheiten in Lateinamerika. Deshalb versuche ich, das Thema zu wechseln. "Erzählen Sie mir doch von James Stern. Wann werde ich ihn zu sehen bekommen?"
"Wenn Stern auftaucht, werden Sie ihn sehen", sagt Schraeder mürrisch. Es ist offensichtlich, daß er nicht daran interessiert ist, dieses Gespräch fortzusetzen.
Der Mann, den man auch Zorro nennt, erklärt unsere Unterhaltung für beendet, indem er mir einfach den Rücken zudreht und seine ganze Aufmerksamkeit den Mechanikern widmet, die an seiner geliebten Maschine arbeiten.

Miguel Schraeder mit einem seiner Schützlinge

17.22 Uhr

Plötzlich sehe ich "Prime Time" Parker und Gwen "Phoenix" Forrester von der Hauptlandebahn des Stützpunktes her auf mich zukommen. Da ich sie mittags in der Flugzeughalle nicht gesehen hatte, bin ich jetzt besonders scharf darauf, sie zu interviewen. Als ich auf sie zueile, streckt mir Billy mit einem verärgerten Gesichtsausdruck die Hand hin. Er scheint zu erwarten, daß ich ihm etwas gebe. Ich zögere einen Augenblick, ergreife aber dann seine Hand und schüttele sie. Er seufzt.
"Ja, ja, ist schon gut. Na komm schon, ich hab' schließlich nicht den ganzen Tag Zeit, Mann."
"Was?"
"Beeil' dich, Mensch."
"Äh, hören Sie mal, ich heiße Duhm. Ich bin Reporter für das *SUDDEN DEATH* Magazin."
"Ach so. Ich dachte, Sie wollten ein Autogramm." Forrester bricht in lautes Gelächter aus. Parker runzelt verlegen die Stirn. "Na ja, das wollen sie doch meistens alle knurrt er." Dann erklärt er mir, daß er hier in der Gegend sozusagen ein Star sei. Er trete oft in Flugshows auf und müsse deshalb seinen Fans immer Autogramme geben. Ich weiß, daß die meisten Söldner solche Flugshows meiden, weil sie auf keinen Fall Aufmerksamkeit auf ihre Person gelenkt sehen wollen. Bei Billy scheint das jedoch anders zu sein.
"Na, wenn das alles ist..." Er zwinkert Gwen zu, die nur verächtlich den Kopf schüttelt und geht. Der Wichtigtuer sieht ihr einen Augenblick nach und eilt dann davon, nachdem er mir versprochen hat, mich später bei Selim's zu treffen.
Ja, ja, denke ich mir, als der Staub mich husten läßt, und dafür soll ich dir wahrscheinlich auch noch einen Scheck schicken.

19.02 Uhr

Eine plötzliche Feuersalve aus einer Schußwaffe unterbricht die abendliche Stille. Ich lasse mein Sandwich in der Flugzeughalle fallen (Sie wissen schon, wer es spendiert hat) und schiebe mich an ein paar jungen, gelangweilt aussehenden Piloten vorbei, um der Sache auf den Grund zu gehen. Als ich dem Stakkatogeräusch der Schüsse folge, stolpere ich auf dem unebenen Gelände. Endlich entdecke ich Tex, der mit einer .45 Kaliber Taurus neben dem Flugturmkomplex steht und grinst. Ich frage ihn, was er macht. Er erklärt es mir.

"Ach, ich jage nun mal gerne. Hier in Istanbul gibt's ja kein richtiges Wild. Aber Ratten haben wir hier haufenweise." Er zeigt sie mir, kleine Schatten, die über das Dach huschen. Man kann ihre Silhouetten gegen die untergehende Sonne erkennen. "Tagsüber verstecken sie sich, aber abends treiben sie sich hier überall rum. Riesige, häßliche Dinger. Die kommen aus Uskudar hierher. Das ist ein Drecksloch, kann ich Ihnen sagen. Man muß den Leuten echt mal sagen, daß wir im 21. Jahrhundert leben und daß man es eigentlich nicht mehr nötig hat, die Scheiße auf die Straße zu kippen. Ob Ratten wohl Scheiße fressen?" Ich zucke die Achseln. "Müssen sie wohl. Schauen Sie sich doch mal an, wie viele es davon gibt."
Er schießt noch einmal, verfehlt aber sein Ziel.
"Virgil hat Gift bestellt, aber das hilft 'nen Dreck", fährt er fort. "Der direkte Angriff ist immer noch am besten. Ich fackel da nicht lange rum, so wie manche andere hier."
Ich frage ihn, was er damit meint.
"Ein Söldner, der einen Auftrag ablehnt, weil er sich damit die Hände schmutzig macht, ist meiner Meinung nach ein bißchen verwirrt. Sie verstehen doch, was ich meine?"
"Wieso bleiben Sie dann hier?"
Tex reibt sich den Nacken und sieht nachdenklich zu Boden. "Ich respektiere Stern. Verstehen Sie mich bitte nicht falsch. Manche seiner Ideen finde ich zwar bescheuert, aber er ist einer der besten Männer, die ich in meinem Leben kennengelernt habe. Eines Tages geht er sicher in den Ruhestand und dann wird sich hier einiges ändern."
"Wie wird es sich ändern?"
"Hören Sie mal, es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis ich die Leitung der Wildcats übernehme. Und danach wird es nicht lange dauern, bis ich alle dazu überreden kann, endlich einen ordentlichen Profit herauszuschlagen."
"Sie meinen: Nachdem Stern weg ist, werden sich die Wildcats nicht mehr auf moralische, verantwortungsvolle Missionen beschränken?"
Er nickt. "Und ich werde hier sein, um die Führung zu übernehmen." Tex begutachtet seine Pistole. "Einmal habe ich in der Flugzeughalle herumgeschossen und dabei aus Versehen ein Loch in einen der Sprittanks geschossen. Da waren sie aber alle wütend. Stern ist ausgerastet. Er hat mir verboten, jemals wieder auf die Ratten zu schießen."
"Er hat's verboten?"
Tex nickt und schießt erneut. Er lächelt hämisch. "Getroffen. Haben sie gehört, wie das Vieh gequietscht hat?"
Ich schüttle den Kopf. "Die Pistole war zu laut."
Tex zuckt die Achseln.
"Ist wohl ein angeborenes Talent, das hören zu können."

20.40 Uhr

Unser Konvoy erreicht Selim's. Stern habe ich immer noch nicht zu Gesicht bekommen (offensichtlich ist er alleine vorausgefahren), aber die Piloten versichern mir, daß ich ihn im Café finden werde. Und tatsächlich! Während die Wildcats sich an die Bar lehnen und in dunklen Ecken verschwinden, erblicke ich Stern zum ersten Mal. Er sitzt an einem Tisch und verhandelt mit einem nervös aussehenden Geschäftsmann, der sich ständig umdreht und das Café mit den Augen absucht. Er scheint große Angst zu haben, bei einem Verbrechen ertappt zu werden. Lyle Richards sitzt mehrere Reihen hinter Stern allein an einem Tisch. Aus seiner wachsamen, angespannten Haltung meine ich zu erkennen, daß er Stern Deckung gibt, obwohl keine Waffe zu sehen ist. Richards war noch reservierter gewesen als seine schweigsamen Kollegen. Er hatte sich geweigert, mir irgendwelche Auskünfte über seine Person zu geben. Deshalb setze ich mich

Selim's - ein bekanntes Nachtlokal

zu ihm und versuche, sein Schweigen zu beenden. Da er auch weiterhin alle persönlichen Fragen abwimmelt, frage ich ihn statt dessen nach Stern.
"Ihr Kommandant hat wohl eine sehr anstrengende Karriere hinter sich." Lyle grunzt unverbindlich und konzentriert sich weiterhin auf die Menge. "Zum Beispiel der Verlust der *Shiloh*. Das muß doch nach einer so glänzenden Karriere ein harter Schlag gewesen sein."
Lyle dreht sich mit plötzlichem Interesse nach mir um. "Was wissen Sie denn darüber?"
"Auch nicht mehr als alle anderen", antworte ich. Ich muß mir jedoch eingestehen, daß es ein wenig unsicher klingt. Sein durchdringender Blick beunruhigt mich auf seltsame Weise.
"Während des Petrokriegs von 2001 begann Stern von der *Shiloh* aus einen Luftangriff. Sie befand sich damals direkt vor der Küste Alaskas. Der Flugzeugträger sollte als Ausgangspunkt für einen Zweifrontenangriff zu Wasser und zu Lande gegen die Rebellen in Alaska dienen. Als die *Shiloh* mit allen Männern unterging, verlor die USA damit jede Aussicht, Alaska in der Union zu halten. Angesichts dieser Katastrophe war Sterns Karriere in der Marine natürlich beendet."
"Falsch", sagt Richards ruhig. "Stern selbst hat seine Karriere beendet. Er ging freiwillig in den Ruhestand. Vielleicht sollten Sie bei Ihren Nachforschungen etwas genauer sein."
"Sicher ist er in den Ruhestand gegangen, aber es blieb ihm doch wohl nichts anderes übrig! Er hat in einem Einsatz von entscheidender taktischer Bedeutung einen Flugzeugträger mit Nuklearsprengkräften verloren. Die Kriegsführung der USA brach aufgrund dieser Katastrophe völlig zusammen."
Richards dreht sich nach mir um und läßt Stern zum ersten Mal aus den Augen, seit ich mich zu ihm gesetzt habe. "Merken Sie sich eins: Stern hat die Narren in Washington gewarnt, daß dieser Krieg von Anfang an verloren wäre. Es waren noch vier andere Flugzeugträger vor der Küste: Kanadier, Russen und die OPEC-Länder... Sie alle boten Alaska Schutz an, um als Gegenleistung dafür Bohrrechte zu erhalten. Diese Idioten im Pentagon hatten schon sechs Monate zuvor ihre Gelegenheit verpaßt, als Alaska klugerweise andere Länder um Schutz gebeten hatte. Und im Mai war es ganz einfach schon zu spät. Alaska war weg."
Richards konzentriert sich wieder auf Stern.
"Außerdem schätzen manche Amerikaner es gar nicht, andere Landsleute zu töten, nur weil

Janet Page und "Tex" Travis vergnügen sich bei Selim's

die ihre Freiheit wollen. Die *Shiloh* hat Alaska in eine Flammenhölle verwandelt, bevor sie schließlich unterging ."
"Mit nur zwei Überlebenden."
"Ja." Richards sieht zu Boden. "Nur zwei."
Plötzlich läßt uns ein lautes Krachen aus Sterns Richtung zusammenfahren. Richards steht sofort auf und zielt sorgfältig mit einer Pistole, die aus dem Nichts in seiner Hand erschienen ist. Ich drehe mich in meinem Stuhl nach der Ursache dieses Durcheinanders um.
Ein Kellner kauert neben einem zerbrochenen Krug, aus dem sich Wasser über den Boden ergießt. Er ruft verängstigt: "Bitte nicht schießen! Das war ein Versehen, nicht schießen! Nicht *schießen*!"
An verschiedenen Tischen im Café beruhigen sich zehn bewaffnete Männer zusehends und stecken ihre Waffen weg. Stern nickt Richards zu. Auch Richards setzt sich und läßt die Pistole in seiner Lederjacke verschwinden.
Als er meinen entgeisterten Gesichtsausdruck bemerkt, grinst Richards. "Deshalb bestellt man hier besser kein mehrgängiges Menü. Es kann tödlich sein, wenn man nur eine Gabel fallen läßt."
"Das habe ich gesehen."
"Tollpatsch", sagt er und runzelt die Stirn. "Der kriegt kein Trinkgeld."
Richards verfällt wieder in mürrisches Schweigen und ignoriert mich.

22.37 Uhr

Die Geschäfte des Abends sind abgeschlossen, und die Spannung in der Luft ist fühlbar. Stern hat ein Geschäft abgeschlossen, anscheinend sogar ein recht lukratives. Obwohl noch nichts Näheres bekannt ist, können jetzt alle aufatmen. Der Druck, einen Auftrag zu finden, ist vorbei. Morgen werden sich die Piloten statt dessen darauf konzentrieren müssen, am Leben zu bleiben. Aber heute abend bleiben sie alle, um auf den neuen Auftrag zu trinken. Sterns grimmige Miene erhellt sich einen Augenblick, als er auf dem Weg zur Tür seinen Piloten zuzwinkert. "Es hat geklappt", scheint er zu sagen. Leider scheint er nichts mehr trinken zu wollen. Ich hatte gehofft, daß er nach ein paar Drinks redseliger sein würde, aber er scheint seine bevorstehenden Aufgaben zu ernst zu nehmen, um sich noch zu amüsieren. Stern fährt mit Richards wieder zuück zum Stützpunkt und läßt mir nur seine Piloten, die noch ein wenig Dampf ablassen wollen.

Die anfallenden Rechnungen für diesen Monat können jetzt bezahlt werden, und im unsicheren Leben eines Söldners ist das schon ein Grund zu feiern. Die meisten Fluggeschwader fliegen oft am Rande des Bankrotts entlang, aber das Söldnerleben ist nicht nur ein Beruf. Es ist ein Lebensstil, dem man kaum entrinnen kann. Noch ein Tag, noch eine Kugel, noch ein Begräbnis, noch ein Dollar. Dieser Lebensstil macht süchtig, eine unwiderstehliche Kombination aus Beruf und Selbstzerstörung. Ich kann es in ihren Augen lesen: Wie Richards im Café seine Pistole zog und Schraeder liebevoll die Reparatur seiner tödlichen Spielzeuge in der Flugzeughalle beaufsichtigte. Man genießt das Leben erst richtig, wenn man dem Tod in die Augen gesehen hat.

Gwen und Billy vergessen ihr Versprechen, "später" mit mir zu reden, und ziehen sich in eine dunkle Ecke zurück. Ich bin überrascht, Janet "Vixen" Page mit einem anderen Piloten alleine an einem kleinen Tisch zu sehen. Anscheinend sind sie in ein ziemlich privates Gespräch vertieft. Schraeder unterhält sich mit Virgil an der Bar. Und da ich kein besonderes Verlangen danach habe, diesem Gespräch beizuwohnen, verlasse ich Selim's und nehme mir ein Taxi zum Stützpunkt. Wahrscheinlich wird morgen bei den Wildcats ein ganz anderes Arbeitsklima herrschen.

ZWEITER TAG

05.00 Uhr

Verdammt früh. Ganz verflucht früh. Es ist noch dunkel. Tex sieht sich sehnsüchtig nach den Ratten auf dem Dach der Flugzeughalle um, aber selbst er wagt es nicht, die morgendliche Stille zu unterbrechen. Außerdem halten sich alle seine Kollegen bereits in der Halle auf. Er wirft den Ratten noch einen Blick zu, der ihr zukünftiges Schicksal zu besiegeln scheint, und tritt dann zu den anderen Piloten. Auf einem langen Tisch ist die Wildcatversion eines Frühstücksbüffets aufgebaut: Kaffee, Aspirin, Aufschnitt, Senf, Brot (wieder ohne Kruste) und ein Mittel gegen Sodbrennen. Die Wildcats laufen unruhig auf und ab, während sie auf Sterns Anweisungen warten. Manche von ihnen reiben sich die Schläfen und beschweren sich über ihren Kater, fast so als ob es eine unerklärliche Strafe Gottes wäre. Unruhiges Gemurmel und freundschaftliche Scherze zwischen den Piloten, die sich über die Küche "Chez Virgil" lustig machen. Virgil beschwert sich daraufhin lautstark über das Essensbudget.

Und dann kommt Stern herein. Die Piloten verstummen. Stern beginnt leise zu sprechen, aber seine Stimme ist dennoch deutlich hörbar. "Wir werden eine Maxima Gold Card beschlagnahmen."

Große Aufregung. Gwen johlt und klatscht. Billy und Tex klopfen sich gegenseitig auf den Rücken. Richards sieht besorgt drein, Janet bekommt einen fast gierigen Gesichtsausdruck, und Miguel scheint erstaunt. Die Piloten reagieren verschieden, doch keinen läßt diese Auskunft kalt.

Eine Maxima Gold Card. Das begehrteste Zahlungsmittel der Welt. Sie bietet dem Besitzer unbegrenzten Kredit und ist nur für die reichsten Bürger der Welt erhältlich. Die Maxima Corporation nennt die Kreditkarte einen "elektronisch gesicherten Kredit" - mit anderen Worten: Keiner, auch nicht die Maxima Corporation, kann die Maxima Goldkarte in irgendeiner Weise verändern. Computer halten den Betrag zur Zeit des Kaufs fest, aber die Maxima Gold Card ist eine altmodische "read-only" Kreditkarte, auf der der Fingerabdruck des Besitzers abgespeichert ist. Das garantiert im Zeitalter des elektronischen Diebstahls und der Computerhacker die völlige Sicherheit einer so mächtigen Kreditkarte. Aber es ist eine andere Eigenschaft der Maxima Gold Card, mit der sich die Wildcats jetzt befassen wollen.

Ein Maxima Gold Card Konto kann elektronisch nicht geschlossen werden. Wenn die Maxima Corporation eine Gold Card stornieren will, muß die Karte durch ein Mitglied des Maxima Aufsichtsrates persönlich zurückgefordert und dann zerstört werden. Dieses Vorgehen wird als "Mitgliedsprivileg" verstanden.

"Die Maxima Corporation will die Maxima Gold Card eines gewissen Claude Guillaume zurückhaben. Das Vermögen von Guillaume hat sich in der letzten Woche um über eine Milliarde Dollar verringert. Er darf sich nun nicht mehr zu den zehn reichsten Männern der Welt zählen, sondern nur noch zu den reichsten zwanzig. Daher ist er nicht mehr zum Besitz einer Karte der Maxima Corporation berechtigt."

"Nun, Herr Guillaume besitzt eine Insel in der Ägäis. Sie wird hervorragend verteidigt, wie Ihr bald sehen werdet. Und damit hat auch unsere Aufgabe zu tun. Herr Petrie vom Maxima Aufsichtsrat hat uns angestellt, um ihn zu Guillaumes Insel zu fliegen und ihn dann persönlich zu Guillaume zu begleiten. Dort wird er die Karte dann zurückverlangen."

Stern beginnt, die strategische Situation zu besprechen, besonders Guillaumes Verteidigungsmöglichkeiten. Radar, das jedes feindliche Flugzeug in einer Entfernung von 100 Meilen entdeckt. Eine Küstenwache mit Luftabwehrgeschützen. Eine Flotte *Tomcats*. AMRAAM Langstreckenraketen. AA Batterien auf der ganzen Insel verteilt, und eine kleine, aber gut trainierte Elitetruppe auf dem Gelände von Guillaumes Villa. Stern teilt uns mit, daß die Wildcats ihr Vorgehen mit einem Angriffstrupp koordinieren, der vom Wasser aus an der Südspitze der Insel landet. Es wird Aufgabe dieser Einheit sein, die Abwehr- und Schutzeinrichtungen auf der Insel auszuschalten oder zumindest einzuschränken, so daß die Wildcats landen können. Die Einheit wird für ihre Landung Deckung aus der Luft benötigen.

"Das wird ein Angriff ersten Grades, Leute. Unser Ziel ist es, Guillaume ausfindig zu machen und Herrn Petrie zu ihm zu bringen. Zu Wasser oder auf dem Gelände dürfte es eigentlich keine Zivilisten geben. Insofern ist jede Art von Gewalt erlaubt."

07.00 Uhr

Schraeder ist damit beschäftigt, seinen Kollegen die einzusetzenden Waffensysteme zu erläutern und sie über die Eigenarten der Flugzeuge aufzuklären. Er ist mit allen Maschinen und ihren Schwächen, Stärken und Zicken vertraut. Er weiß auch genau, welche Geräusche kein Problem darstellen und welche unheilverkündend sind. Alle Jets sind bereits viele Male repariert worden, und die Piloten wissen das auch genau. Sie diskutieren untereinander und versuchen, sich selbst das beste Flugzeug zu ergattern, obwohl Miguel ihnen ungeduldig versichert, daß alle Maschinen durchaus kampftüchtig sind.

Währenddessen unterhält sich Stern mit Virgil über Gelddinge. Virgil klärt Stern darüber auf, wie viele Piloten als "annehmbare Verluste" geopfert werden können ("Keine!", stellt Virgil sachlich fest) und wieviel Geld für Waffen zur Verfügung steht. Virgil ist besonders erleichert, daß kein Ausgangsstützpunkt für diese Mission erforderlich ist. Oft müssen die Wildcats bei Missionen in entfernten Gegenden der Welt vorübergehende Stütz-punkte aufbauen. Sie transportieren die nötige Ausrüstung in gigantischen C-130 *Hercules* Transportern. Die Kosten für solch einen vorübergehenden Stützpunkt sind beträchtlich und mindern den Gewinn ganz erheblich, obwohl diese Unkosten im Vertrag mit einberechnet werden. Glücklicherweise befindet sich Guillaumes Insel in der Ägäis, und das bedeutet zu Virgils großer Erleichterung, daß die Piloten von ihrem Hauptstützpunkt aus fliegen können. Page meint lachend, daß man sich jetzt vielleicht sogar Brot mit Kruste leisten könne. Virgil flucht ungehalten und schlägt Page einige Sachen vor, die schriftlich nicht wiederzugeben sind.

07.23 Uhr

Endlich habe ich sogar ein paar Worte aus Gwen herausbekommen.

"Ich kann es nicht abwarten, bis wir diesem Schurken seine Karte abnehmen können", knurrt sie und geht unruhig auf und ab. "Der meint wahrscheinlich, daß er alles unter Kontrolle hat, daß er sein eigenes Schicksal in der Hand hält. Das Geld verändert die Menschen. Sie verstehen nichts von innerer Freiheit. Sie glauben, daß man alles kaufen kann, ganz egal, was es auch ist. Fettes Kapitalistenschwein."

Als Miguel hereinkommt, bemerke ich, daß Gwen das Anarchistensymbol am Helm trägt.

"Da kann ich nur zustimmen. Die Maxima Card ist unmoralisch. Man könnte ganz Lateinamerika mit dem Spielzeug eines reichen Mannes füttern."

Alle Piloten stehen zur Bereitschaft. Um 08.00 Uhr soll es losgehen.

07.54 Uhr

Alle Wildcats stehen neben ihren Flugzeugen, als Herr Petrie an der Startbahn erscheint. Er blickt sich unruhig um und lächelt gezwungen, während er den Helm in seinen Händen fieberhaft hin- und herdreht. Er sieht aus, als ob er besonders große Angst vor einem Zahnarztbesuch hätte. Dieses Abenteuer wird jedoch sicherlich weit schwieriger sein als ein gewöhnlicher Arztbesuch. Er zittert richtig, als er in die Falcon (ein Zweisitzer) klettert. Mehrere Wildcats halten sich unter dem Flugzeug bereit, um ihn zu fangen, falls er aus Nervosität das Gleichgewicht verliert. Schraeder legt ihm die Gurte an und steigt dann selbst in das Cockpit. Ich sehe noch Petries schwitzendes Gesicht unter dem Helm verschwinden, als er ihn aufsetzt. Ich kann mir vorstellen, daß er seine Angst nur zu gerne hinter dem Flughelm versteckt. Mir geht es genauso.

Ich sitze in einem zweiten Jet. Bald werde ich mit "Prime Time" Parker in die Lüfte aufsteigen. Sie haben mir erlaubt, als Beobachter mitzufliegen, weil ich über Erfahrung bei Bodenoffensiven verfüge. Außerdem hat *SUDDEN DEATH* teuer für dieses Privileg bezahlt. Ich habe furchtbare Angst. Ich bin kein Pilot und außerdem noch nie in einem Jet mitgeflogen.

"Das wird ein stürmischer Flug", bemerkt Prime Time und lächelt fröhlich, als er vor mir ins Cockpit klettert. "Aber ich werde versuchen, nicht schneller als sechs "G" zu fliegen."

"Das ist aber nett von Ihnen." Ich bin im Begriff, in Ohnmacht zu fallen. Ich werde mich in meinem Helm übergeben und dann an meinem eigenen Erbrochenem ersticken. Ich weiß es. Und Prime Time weiß es auch. Deshalb freut er sich auch so, der sadistische Dreckskerl. Wenn ich es schaffe, bei Bewußtsein zu bleiben, dann muß ich mich auch noch gegen Guillaumes Truppen auf der Insel behaupten. Und dann gibt es da noch den Rückflug. Ich sehe schon, das wird kein guter Tag für mich.

09.30 Uhr

Bis jetzt ein ruhiger Flug. Parker folgt dem Beispiel der anderen Flugzeuge und geht so weit hinunter, daß ich schon fast meine Hand nach den Wellen des Mittelmeeres ausstrecken kann. Auf diese Weise versuchen die Wildcats, Guillaumes Radar solange wie möglich auszuweichen.

09.43 Uhr

75 Meilen vor der Insel stoßen wir auf den ersten Widerstand des Gegners. Prime Time läßt die Maschine rasch aufsteigen, nachdem uns eine schrille Sirene davor warnt, daß der Radar einer Rakete unser Flugzeug im Visier hat. Ich kann das verdammte Ding, das mich gleich umbringen wird, nicht einmal sehen. Ich würde mich etwas besser fühlen, wenn ich das Geschoß wenigstens sehen könnte. Oder so kommt es mir zumindest vor .

09.46 Uhr

Jetzt sehe ich die Rakete, aber ich fühle mich keineswegs besser. Ganz im Gegenteil. Das Radio ist verstummt. Das Ding ist radargesteuert. Ich sehe meinem sicheren Tod entgegen. Prime Time hingegen wartet ruhig auf den richtigen Augenblick und drückt ab. Ich sehe, wie die Rakete hinter uns harmlos in der Luft explodiert.

10.10 Uhr

Erbitterte Feuergefechte, sehr nahe und sehr persönlich. Langstreckenraketen sind für die meisten privaten Kampfstaffeln zu teuer. Aus diesem Grunde tragen Söldner die meisten Gefechte in der Luft aus, mit Geschützen, "Sidewinders" und anderen Kurzstreckenwaffen. Der Kampf, der um mich herum tobt, scheint unwirklich, lediglich ein Gerangel um die höhere Position; das beruhigende, gleichmäßige Dröhnen der Maschine wird ab und zu von einer Nachricht, einem Kontrollton oder dem abgehackten Stakkato eines Maschinengewehrs unterbrochen. Hin und wieder fällt ein feindliches Flugzeug ins Meer, Rauchwolken hinter sich ziehend. Ab und zu fallen Fallschirme vom Himmel und deuten damit das Ende des Dramas an, das sich um mich herum abspielt. Jeden Augenblick erwarte ich, daß das Cockpit explodiert und der Schleudersitz mich aus der Gefahrenzone katapultiert, während eine Rakete die Maschine hinter mir zerstört. Ich

Seeschlacht im Stil der Wildcats

kann nicht glauben, daß ich hier untätig sitze, während um mich herum der totale Krieg zu toben scheint.

10.30 Uhr

Wir können jetzt die Insel sehen. Unter uns fechten Guillaumes Boote einen erbitterten Kampf mit dem Bodenkommando aus, das anzulegen versucht. Unser Flügelmann dreht ab und beginnt, die feindlichen Boote unter Beschuß zu nehmen, um einen freien Korridor für unsere Truppen zu schaffen. Andere Piloten halten uns die F-14 *Tomcats* vom Leibe, während wir die Boote versenken. Dabei gelingt es ihnen auch noch, das Artilleriefeuer von der Insel auf sich zu lenken. Sie wollen uns Zeit geben, um unsere Aufgabe zu beenden. Ich bin von der harmonischen Zusammenarbeit so beeindruckt, daß ich fast vergesse, Angst zu haben. Das hier ist wahre Poesie des Kampfes: koordinierte, tödliche Schönheit.

10.40 Uhr

Es ist dem Bodenkommando gelungen, zu landen. Während die anderen Piloten sich weiterhin Gefechte mit den Tomcats liefern, beginnt meine Maschine, die AA Batterien am südlichen Strand zu beschießen. Nachdem diese Aufgabe erfolgreich beendet ist, greifen wir die feindlichen Positionen direkt auf der Insel an, um dem Bodenkommando Deckung auf dem Weg zur Villa zu geben.

11.00 Uhr

Der kleine Flughafen ist erfolgreich eingenommen worden. Phoenix und Gill-Man landen zuerst, um sich die taktische Situation genauer anzusehen. Dann wird auch uns endlich Landeerlaubnis erteilt. Wir gehen runter und landen sanft. Der Zweisitzer mit Herrn Petrie an Bord kommt hinter uns zum Stehen.

Mehrere Mitglieder des Bodenkommandos beginnen sofort damit, unsere Jets mit Treibstoff zu versorgen. Guillaume hat reichlich Sprit in Reserve.

Wir gehen durch einen abgesicherten Korridor zur Villa. Dabei bekomme ich die makellos gepflegten Gärten zu sehen. Unter den hohen, im Winde schwankenden Palmen erblicke ich Springbrunnen und Statuen. Wir folgen dem mit Marmorplatten ausgelegten Pfad, der zu dem Haupteingang der Villa führt.

Heckenschützen beginnen von den Fenstern im zweiten Stockwerk aus auf uns zu schießen. Wir gehen schnell in Deckung und erwidern das Feuer. Endlich kann ich mich etwas nützlich machen. Es gelingt mir ohne Schwierigkeiten, einen der Heckenschützen außer Gefecht zu setzen. Der andere flüchtet. Wir gehen weiter. Petrie sieht nicht besonders gut aus. Wahrscheinlich bin ich genauso blaß. Ein kleines Kontingent des Bodenkommandos betritt vor uns das Haus. Erneutes Gewehrfeuer. Schmerzensschreie. Als wir uns noch in der Luft befanden, schien das ganze Unternehmen irgendwie abstrakt, unwirklich und atemberaubend. Jetzt höre ich nur die durchdringenden, furchtbaren Schreie der Sterbenden, die Angst in ihren Stimmen. Derselbe gräßliche Adrenalinstoß, derselbe Gestank in meiner Nase, nach Rauch, nach Tod. Das Bodenkommando leistet ganze Arbeit. Man winkt uns herein.

11.13 Uhr

Wir finden Guillaume.

Er sitzt in einem Bademantel und Hausschuhen in seinem edlen Arbeitszimmer, das ganz im viktorianischen Stil gehalten ist. Er liest gerade das *Wall Street Journal*. Er mustert uns verärgert, als wir eintreten. Wir müssen ihm in seiner perfekten Traumwelt wohl wie Außerirdische vorkommen, und zudem noch sehr schmutzige Außerirdische.

“Treten Sie sich doch bitte die Füße ab, bevor Sie hereinkommen.” Er zeigt auf den Teppich. “Der hat mich zwei Millionen Dollar gekostet.”

“Zwei Millionen?” Forrester tritt absichtlich mit ihren dreckigen Schuhen auf den antiken Perserteppich. “Was sind da schon lappige fünfzig Dollar für eine Teppichreinigung?”

Petrie wirft Forrester einen erbosten Blick zu und tritt sich sorgfältig die Füße ab, bevor er eintritt. Guillaume faltet die Zeitung zusammen und steht auf, um Petrie die Hand zu schütteln.

“Hallo, Anton. Wie schön, dich zu sehen.”

Petrie lächelt. “Claude. Wie geht's?”

“Ach, sehr gut, danke der Nachfrage. Ich habe mit dem Tennisspielen angefangen. Wußtest du das?”

“Ach wirklich? Wir müssen unbedingt einmal zusammen spielen.”

“Ja, ja, das müssen wir. Kommen wir zur Sache. Was bringt dich hierher, Anton?”

Petrie seufzt und sieht verlegen zu Boden. “Ach, du weißt schon, diese Lappalie mit den paar Milliarden Dollar.”

“Ahhhh!”

“Es ist mir peinlich, es überhaupt zu erwähnen. Du weißt doch, daß mir diese Sache nicht weiter wichtig ist, aber der Aufsichtsrat. Du weißt ja, wie das ist.”

"Ja, ja, ich verstehe schon. Das harte Geschäftsleben."
"Wie recht du doch hast."
"Nun gut. Du bist wohl hier, um die Maxima Gold Card abzuholen?"
"Wenn das nicht zuviel verlangt ist."
"Aber gar nicht." Guillaume öffnet eine Schreibtischschublade und hält Petrie die Kreditkarte entgegen. "Bitte schön."
"Vielen Dank." Petrie steckt die Karte ein und lächelt gewinnend. "Und sobald du die Milliarden wieder verdient hast..."
Guillaume zuckt die Achseln. "Das wird mindestens neun Monate dauern, aber ich werde mich selbstverständlich wieder um Mitgliedschaft bei der Maxima Corporation bemühen."
"Das wäre schön."
"Wie wär's mit einer Tasse Kaffee?"
"Dazu habe ich gerade noch Zeit."

11.25 Uhr

Während Petrie und Guillaume sich in seinem Arbeitszimmer an Kaffee und Kuchen gütlich tun, steht Forrester an der Treppe Wache. Man sieht ihr an, daß sie vor Wut kocht. Parker legt den Arm um sie und versucht sie zu beruhigen. Sie schlägt ihm auf die Hand.
"Sag' mir bloß nicht, ich soll mich abregen, verdammt nochmal! Sieh dir doch nur diese Schweinerei an!" Sie zeigt mit grimmigem Gesicht auf die Leichen, die auf der Treppe liegen, das verschmierte Blut an den Wänden, die großen Löcher und die Verwüstung, die durch das große Fenster hindurch zu erkennen ist. "Hier sind die Leute verreckt, und wofür? Das sind Leben, die für den Luxus der Reichen geopfert worden sind."
Parker versucht weiter, auf sie einzureden. "Dafür werden wir doch bezahlt. Jedes Mal. Wir müssen eben immer dorthin, wo es auch genügend Geld gibt."
"Sauerei", knurrt sie und starrt wutentbrannt auf die verschlossene Tür zum Arbeitszimmer. "Und den läßt das völlig kalt. Mein Gott, was gäbe ich nur darum, ihn wenigstens etwas *schreien* zu hören."

12.00 Uhr

Petrie und Guillaume, in ein freundliches und angeregtes Gespräch vertieft, schlendern vor uns die Treppe hinunter. Guillaume macht Petrie dabei auf mehrere seiner Kunstschätze aufmerksam. Am Fuß der Treppen bleibt er stehen und deutet auf eine antike Vase, die in einer Glasvitrine auf einem kleinen Podest steht. Die Antiquität ist beleuchtet.
"Circa 816 vor Christus. China." Er sieht mit verträumtem Besitzerstolz zu, wie sich die Vase hinter dem Glasmantel dreht. "Von unschätzbarem Wert."
"Unglaublich", flüstert Petrie andächtig, als sie langsam zur Tür gehen. Wir sind gerade am Fuß der Treppe angelangt, als Forrester neben der Vitrine ins Stolpern gerät.
Sie fällt mit dem Ellbogen auf die Glasvitrine.
"Nein!" schreit Guillaume voller Entsetzen. Aber es ist bereits zu spät. Forrester zieht den blutenden Ellbogen vorsichtig aus der zerstörten Vitrine, in der Glassplitter und Scherben durcheinander liegen.
"Tja", sagt sie gelassen.
"*Sie...*" Guillaumes Gesicht färbt sich dunkelrot, als er versucht, seiner Wut Luft zu machen: " *Elender Nichtsnutz*!"
"Ach, das tut mir aber leid. Wissen Sie, ich bin ein bißchen tollpatschig."
"Wissen Sie, wieviel diese Vase wert war?"
"Ich dachte, Sie hätten gerade gesagt, sie wäre nichts wert."
"Von unschätzbarem Wert!"
"Ach so. Das habe ich wohl falsch verstanden."
Phoenix geht zur Tür heraus und hält sich dabei den Ellbogen. Wir folgen ihr.
Guillaume flucht den ganzen Weg bis zur Landebahn.

16.00 Uhr

Wieder im Stützpunkt in Istanbul. Guillaume hat sich offensichtlich in sein Schicksal ergeben. Bei unserem Abflug leistete uns niemand Widerstand. Petrie hat den Wildcats einen Scheck für den vollen Betrag ausgestellt. Maschinen oder Piloten nicht sind verlorengegangen. Eine erfolgreiche Mission.
Gwen behauptet immer noch, das mit der Vase sei ein Unfall gewesen.
Alle ziehen sich in die Quartiere zurück, um vor den abendlichen Aufgaben noch ein wenig zu schlafen. Denn heute abend geht es wieder zu Selim's auf der Suche nach einer neuen Mission. Aufträge suchen und auskämpfen - ein endloser Kreislauf.
Auf dem Stützpunkt ist es ruhig, als ich mich wieder auf den Weg zu den *SUDDEN DEATH* Gebäuden in Stamboul mache.
Nur der Rottweiler bellt mir zum Abschied zu.
Ich fahre um eine Kurve, und der Stützpunkt versinkt im aufwirbelnden Staub meines Wagens.

AUFTRAG: DURCHGEFÜHRT!

EIN VOLLSTRECKER ERZÄHLT SEINE GESCHICHTE

von "Gule Gule"

[Viele Jahrhunderte lang war "Gule, gule" ein freundschaftlicher Abschiedsgruß, der soviel hieß wie "Geht in Fröhlichkeit". In nur fünf kurzen Jahren wandelten sich diese Worte zu einem Symbol des Grauens, die man nur noch hinter vorgehaltener Hand zu flüstern wagte. Und alle schauderten, von den dunklen Schatten des Stamboul Viertels bis zu den bunten, blutverschmierten Gehsteigen von Istiklal Caddesi in Beyoglu. Es gelang einem einzigen Killer, der sich diesen Gruß zum Markenzeichen erwählte, diesen grundlegenden Wandel eigenhändig herbeizuführen. Ich zog im Jahre 2009 nach dem Verschwinden von Gule Gule nach Istanbul. Als ich die Legenden seiner Taten (manche ziehen es vor, sie als grausame Verbrechen zu bezeichnen) zu Ohren bekam, hielt ich die Geschichten für schamlos übertrieben. Vielleicht waren derartige Gerüchte auch von Söldnern in die Welt gesetzt worden, um ihre Kunden vom Zahlungsverzug abzuschrecken.

Meine anfänglichen Zweifel verflogen jedoch schnell. Eines Abends erhielt ich einen Anruf in der SUDDEN DEATH *Redaktion. Ich sollte für die Traumstory jedes Journalisten nach Uskudar fahren.*

Wir trafen uns in einer Lagerhalle in der Nähe des "Legionnaire" Hotels gegenüber vom Bosporus in Uskudar. Mit einer höflichen und fast weichen Stimme, die so gar nicht zum Aussehen eines solchen Riesens passen wollte, forderte er mich auf, mich zu setzen. Er blieb hinter dem Tisch stehen. Er war mit einem einfachen schwarzen British Commando Pulli bekleidet, der an der Schulter und den Ellbogen notdürftig geflickt war. Dazu schwarze Militärhosen, ein Paar "Knobelbecher" sowie Lederhandschuhe. Sogar aus dieser Entfernung konnte ich erkennen, daß es sich dabei um Handschuhe mit Bleieinsätzen handelte, die mit einem kraftvollen Schlag einen Schädel zertrümmern würden. Als ich mich setzte, versuchte ich vergeblich, seine berüchtigte 9mm Heckler & Koch P7M13 Pistole zu entdecken. Er schlief angeblich sogar mit dieser Waffe. Das Gurkha Kukri Messer in seinem linken Stiefel war ebenfalls nicht zu sehen. Man hatte mir erzählt, daß noch keiner, der es gesehen hatte, lebend davongekommen war. Man wollte es also gar nicht sehen. Da war mir die Pistole noch lieber, von der sich auch sein Pseudonym ableitete. Er wünschte einem nämlich, "in Fröhlichkeit zu gehen", oder besser gesagt: zu sterben - denn Gule Gule verabscheute Feigheit. Gab man sich tapfer, so versprach er den schnellen Tod durch die Pistole. Aber Gott helfe dem armen Hund, der um sein Leben bettelte. Denn dann pflegte er genüßlich die krumme Nepalklinge aus der Scheide zu ziehen. Das Messer garantierte einen langsamen, qualvollen Tod.

Gule Gule setzte sich zu mir an den Tisch, stellte sich vor und kam sofort zur Sache. Er sei besorgt über einige Trends auf dem Istanbuler Markt, die sich in letzter Zeit immer deutlicher offenbarten. Seit seinem Verschwinden vor vier Jahren seien die Arbeitgeber wieder auf ihre alten Gewohnheiten zurückgefallen und ließen den versprochenen Lohn der Söldner öfter denn je in Verzug geraten. Jetzt mache er sich Sorgen, daß die Geldfürsten Istanbuls den Namen Gule Gule vergessen hätten. Im Interesse der Söldner Istanbuls, die ihn fast wie einen "Volkshelden" verehrten, wolle er seine Geschichte an dieser Stelle ans Licht der Öffentlichkeit bringen.

"Ich will sichergehen, daß sie mich nicht für tot halten", sagt er und lächelt müde und ein wenig traurig. "Weil ich in den Ruhestand getreten bin, hält man mich fälschlicherweise für besiegt. Aber nur in Istanbul." Er lacht leise. Dann wird sein Gesicht wieder ernst. "Es gibt Leute, die meinen, sie könnten alle Söldner übers Ohr hauen. Diesen Dieben möchte ich hiermit klarmachen, daß mein Ruhestand auch wieder rückgängig gemacht werden kann."

Und in dieser Augustnacht höre ich Gule Gules Geschichte erstmals in seinen eigenen Worten. Er sagt also, er werde seinen Ruhestand aufgeben, wenn sich die Situation nicht bessert. Und dieses Versprechen glaube ich ihm sofort. Ich möchte jedem Geschäftsmann in Istanbul dringend raten, seine Söldnerschulden zu begleichen. Denn Gule Gule, der berüchtigste "Gerichtsvollzieher" in der Geschichte Istanbuls, könnte leicht zum schlimmsten Alptraum werden.]

Ich habe eine Anekdote für Sie. Na ja, eigentlich zwei. Aber die eine ist recht kurz und wird für den Anfang ausreichen.
Ich war M. Chevrier und seinem Leibwächter zum Galata Turm im Beyoglu-Viertel von Istanbul gefolgt. Das ist sogar bei Tageslicht kein sehr sicherer Ort, wenn man nicht sehr kampferfahren ist. Und in der Nacht hilft oft selbst Kampferfahrung nichts mehr. Als die Lichter in dem exklusiven Nachtklub aufleuchteten, weckte ich auch das Interesse der ersten zwielichtigen Gestalten in der Nähe der Eingangstür.
Sie musterten mich anfangs mißtrauisch, aber nicht lange.
Denn sie kannten mich. Ängstlich sahen sie zu Boden und ließen mich ungestört passieren, als ich den Galata Turm betrat.

"Zuerst einmal habe ich es nicht gerne, wenn man mich für ein Ungeheuer hält. Ich morde, ja. Aber ich ermorde niemals Unschuldige."

Ich fuhr mit dem Lift zum obersten Stockwerk und näherte mich dem Oberkellner mit einem freundlichen Lächeln. Meine rechte Hand blieb jedoch in meinem Mantel verborgen. Der aalglatte Oberkellner wachte in einem Smoking über den Eingang zum Club Mozambique. Sein dünner Mund verzog sich unter seinem spärlichen Schnauzer, als er abschätzend meinen ziemlich schmutzigen Mantel musterte.
"Mister, wir haben hier bestimmte Kleidungsvorschriften", sagte er überheblich. Und dann trafen sich unsere Blicke.
Er erblaßte.
Er drückte unauffällig auf einen Knopf unter dem Tisch. Der Vorhang hinter ihm teilte sich und ein kräftig gebauter Türke mit einer M16 forderte mich barsch auf, das Gebäude zu verlassen. Offensichtlich erwartete er keine große Diskussion. Er war völlig unvorbereitet, als ich meine VZ 61 aus meinem Mantel zog und das Erstaunen mit einem gezielten Schuß für immer aus seinem Gesicht verbannte. Der Türke war ein bezahlter Killer, und in diesem Geschäft ist der Tod ein Berufsrisiko. Der Oberkellner hingegen war ein Zivilist, also nahm ich mir die Zeit, um ihn mit einem Schlag in Ohnmacht versinken zu lassen. Diese Freundlichkeit hätte mich fast mein Leben gekostet – denn er hatte noch Zeit zu schreien, bevor er zusammenbrach.
Die Skorpion hatte einen Schalldämpfer, und es wäre mir wahrscheinlich gelungen, unbemerkt in den Club Mozambique einzudringen, wenn ich den Oberkellner einfach getötet hätte. Der verängstigte Schrei des Kellners ließ einen von M. Chevriers Leibwächtern aufschauen. Er entdeckte mich sofort.
Ich hechtete auf den Boden, als er in seine Jacke griff. Die erste Kugel schlug auf dem Boden neben meiner linken Schläfe ein, gerade als ich die leichte Skorpion an meine Schulter anlegte. Die schnelle Reaktion des Leibwächters überraschte mich. Er war unerwartet professionell. Ich erlaubte ihm noch einen Schuß, bevor ich auf seine Stirn zielte. Seine Schüsse waren zu hoch und zerschmetterten den Tontopf eines Gummibaums hinter mir.
Das war sein letzter Schuß.
Die anderen Leibwächter reagierten nur langsam. Sie drehten sich nach mir um, als der Kopf ihres Kollegen explodierte und graue Gehirnmasse auf sie herabregnen ließ. Das rötliche Licht des Klubs ließ das Blut noch dunkler erscheinen. Einen Augenblick lang fühlte ich fast so etwas wie Mitleid mit M. Chevrier. Es war einfach so schwierig, gute Leibwächter zu finden.
Ohne Schwierigkeiten entledigte ich mich der restlichen Leibwächter, ihre trägen Hände noch immer in ihren jetzt blutgetränkten weißen Jacketts.
Sie entdeckten zu spät, daß der Berufsberater sie auf den falschen Weg geschickt hatte.
Ich hob die M16 des Türken vom Boden auf und schlenderte zu M. Chevriers Tisch hinüber. Er hatte mir den Rücken zugekehrt. Langsam drehte er sich mit aufgerissenen Augen nach mir um. Aus seinem Mund hingen noch Spaghetti.

"Und diesen Unternehmen und Geldfürsten widme ich die folgende Geschichte aus meiner Vergangenheit als Beispiel. Und als Warnung."

"Mr. Chevrier?"
Die Spaghetti verschwanden mit einem schlürfenden Geräusch hinter seinen zitternden Lippen. "Nein. Sie haben mich wohl mit jemandem verwechselt."
Ich lachte. Er lachte auch und wischte sich die Spaghettisoße aus dem Mundwinkel.
"Chevrier, wir haben die Herrschaften hier schon genug gestört. Wollen Sie bitte mit mir kommen?"

"Aber selbstverständlich", sagte er, kicherte hektisch und machte eine Geste, die mich wohl beruhigen sollte.
Wir gingen zusammen aus dem Restaurant. M. Chevrier hielt mir sogar die Tür auf, als wir den Galata Turm verließen. Ich führte ihn in eine Sackgasse, vertrieb das Gesindel mit einen paar Schüssen und zündete Herrn Chevrier dann eine Zigarette an. Er hob erfreut die Augenbrauen und nahm einen genüßlichen Zug.
"Ah. Meine Lieblingssorte."
"Ich mache meine Hausaufgaben."
Er nickte. "Von Gule Gule hatte ich das auch erwartet." Er zog an der Zigarette. "Ich werde ihren Lohn verdreifachen."
Ich schüttelte den Kopf. "Im Gegensatz zu Ihnen, Monsieur, breche ich niemals einen Vertrag. Und dabei ist es gleichgültig, wieviel für mich herausspringt. Das verstehen Sie doch?"
"Natürlich, natürlich." Er sah traurig aus, als er seine Zigarette austrat. "Aber ich mußte es wenigstens versuchen."
Irgendwo begann jemand zu schreien. Er schluckte. Das war das erste Zeichen von Angst, das ich an ihm entdeckt hatte. "Ich hoffe, Sie werden nicht betteln und sich erniedrigen", sagte ich.
"Oh nein", antwortete er lächelnd. "Ich bin schließlich nicht dumm. Und was solls. Ich habe ein reiches Leben gelebt."
Ich lächelte ihn an. "Noch eine?"
Als er nach der Packung griff, pustete ich ihn mit einem gezielten Kopfschuß um.
Der sanfteste Mord ist der, bei dem man nicht viele Umstände macht.

"Ich möchte mich nicht über meine Herkunft äußern, denn sogar heute noch halte ich meine wahre Identität geheim."

Ich erzähle Ihnen diese Geschichte aus mehreren Gründen. Zuerst einmal habe ich es nicht gerne, wenn man mich für ein Ungeheuer hält. Ich morde, ja. Aber ich ermorde niemals Unschuldige. M. Chevrier hatte einen Vertrag mit den Templer's Tigers gebrochen. Das Geschwader war eine erfolgreiche Mission für den Mann geflogen, hatte Verluste erlitten und wurde um die rechtmäßige Bezahlung betrogen. Er kannte das Risiko eines solchen Vertragsbruchs. Er hatte natürlich Pech, daß ausgerechnet ich mit diesem Fall beauftragt wurde. Aber das war von Anfang an nicht ausgeschlossen. Und bitte vergessen Sie nicht, daß ich mir Mühe gegeben habe, den hysterischen Oberkellner zu verschonen. Obwohl er ein Feigling war, riskierte ich den Erfolg meines Auftrags und meine eigene Sicherheit. Ich bin kein Ungeheuer, ich bin Söldner, ein verdammt guter Söldner.

"Obwohl ich für das Mordgeschäft sicherlich besser qualifiziert war als viele Männer mit größerer Erfahrung, hatte ich mich vor den Mächtigen in Stamboul noch nicht profilieren können."

Ich erzähle diese Geschichte auch, um die Tapferkeit von M. Chevrier lobend zu erwähnen. Bis zum letzten Augenblick war er höflich, fast freundlich. Ich bin immer bereit, einen tapferen Mann gerecht zu behandeln, ganz gleich, ob er ein Schurke ist oder nicht. Wenn nur alle meine Opfer mit solcher Fröhlichkeit und Gelassenheit in den Tod gehen würden. Aber das bringt mich auf meine zweite, wichtigere Anekdote.
Bevor ich Ihnen diese Geschichte jedoch erzähle, wollen Sie sicherlich wissen, weshalb ich mein Schweigen gebrochen habe, um mich mit Ihnen hier zu treffen. Mein Verschwinden vor vier Jahren scheint eine Rückkehr der alten Sitten nach sich gezogen zu haben. Arbeitgeber sehen Söldner als Kanonenfutter, entbehrlich und billig. Sie weigern sich, sie mit Respekt zu behandeln. Und diesen Unternehmen und Geldfürsten widme ich die folgende Geschichte aus meiner Vergangenheit als Beispiel. Und als Warnung.

Man schrieb den November des Jahres 2004. Die Türkei hatte Söldnern erst vor wenigen Monaten diplomatische Immunität innerhalb ihrer Grenzen zugesichert. Das waren aufregende Zeiten für einen Söldner. Ich war einer der vielen unbekannten Optimisten, die dem Lockruf des neuen Istanbuls folgten. Und einer von Tausenden von Jägern, die in den Straßen der Stadt um die wenigen Aufträge kämpften, die damals zu haben waren. Da der Markt dafür noch in den Anfängen steckte, war Söldnerarbeit schwer zu finden. Die Unternehmen, die früher heimlich Berufskiller angeheuert hatten, scheuten sich noch davor, ihre blutigen Fehden mit Zustimmung der Regierung auszutragen.

Aber dieser eine Hoffnungsschimmer genügte, um uns anzulocken. Wir waren professionelle Killer, denen man endlich gesetzlichen Schutz für unser dunkles Handwerk zugesichert hatte. Manche von uns hatten in Dutzenden von Kriegen in jedem nur vorstellbaren Teil der Welt gekämpft. Und wir zeigten unser tödliches Können auf eine selbstverständliche, unauffällige Art. Ich vergleiche es mit der Natur. Wenn man ein wildes Tier sieht, geht man ruhig und mit niedergeschlagenen Augen an ihm vorbei, selbst wenn es friedlich schläft. Es gab unzählige andere Abenteurer, die ebenso jung und unerfahren waren wie ich. Wir hatten uns unseren Weg durch die gefährlichen Slums der Welt erkämpft. Und jetzt zeigten unsere stahlharten Augen und verbissenen Gesichter eine Kälte, die oft nicht mehr als ein Schein war.

"Also wartete ich geduldig auf den Augenblick, an dem ich mein Können unter Beweis stellen könnte. Und die Gelegenheit, auf die ich wartete, kam mit der Zerstörung der Claws."

Ich möchte mich nicht über meine Herkunft äußern, denn sogar heute noch halte ich meine wahre Identität geheim. Obwohl ich keine Erfahrung als Straßensöldner und Berufssoldat hatte, war ich dennoch in Geheimaufträgen und der Kunst des Mordens ausgebildet worden. Wie ich meinen "Vorgesetzten" mit so vielen Geheimnissen in meinem Kopf entwischen konnte, ist eine andere Geschichte. Vielleicht werde ich sie eines Tages erzählen. Obwohl ich für das Mordgeschäft sicherlich besser qualifiziert war als viele Männer mit größerer Erfahrung, hatte ich mich vor den Mächtigen in Stamboul noch nicht profilieren können.
Also wartete ich geduldig auf den Augenblick, an dem ich mein Können unter Beweis stellen könnte. Und die Gelegenheit, auf die ich wartete, kam mit der Zerstörung der Claws.
Diejenigen, die schon seit 2004 in Istanbul leben, kennen zweifellos die Umstände des Massakers von Clairborne Aerospace. Sampras Aerospace, ein rivalisierendes Unternehmen für Luftwaffensysteme, beauftragte die Claws, einen Angriff ersten Grades auf Claiborne zu fliegen. Die Claws waren selbstverständlich hocherfreut, einen derart gewinnbringenden Auftrag zu erhalten, der gleichzeitig auch Ihr Können ins Rampenlicht stellen würde. Sie waren der Meinung, sie hätten den Auftrag wegen ihrer hervorragenden Piloten erhalten.
Sie wußten nicht, wieviel Sorgfalt auf diese Wahl verwandt worden war und aus welchen Gründen gerade sie ausgesucht wurden.
Sampras entsandte die Claws gegen das Clairborne Unternehmen, vermittelte ihnen aber falsche und unvollständige Informationen über den Gebäudekomplex. Die Claws unterschätzten dadurch die Verteidigungsmacht von Clairborne. Sie waren daher völlig unvorbereitet, als man ihnen erbitterten Widerstand leistete.
Und genau damit rechnete Sampras.
Sampras hatte sich einer List bedient, die später noch häufiger eingesetzt werden sollte. Er hatte ein gutes, aber nicht zu starkes Geschwader gewählt, das seinen besonderen Bedürfnissen entsprechen würde. Sie suchten ein Kommando aus, das stark genug wäre, um bei Clairborne erhebliche Zerstörung anzurichten. Gleichzeitig sollte die Einheit das Gefecht aber nicht überleben.
Auf diese Weise hoffte Sampras, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Er würde seinen Gegner zerstören und nicht dafür bezahlen müssen. Der Sampras Aufsichtsrat rechnete sich nämlich aus, daß ein geschwächtes Geschwader nicht stark genug sein würde, um die Zahlung zu erzwingen. Die Restmacht der Einheit würde keine Chance haben, gegen die Sampras F-15 Verteidigungsstaffel anzukommen.
In dieser Hinsicht ging die Rechnung des Aufsichtsrates auf. Die Clairborne Harriers überraschten die Claws. Das Geschwader kämpfte trotzdem verbissen und richtete große Verwüstung im Claiborne Konzern an. Gleichzeitig verloren sie jedoch über 95% ihrer Einheit.
Als Sampras die Zahlung verweigerte, saßen die überlebenden Claws in der Falle. Ihre Streitmacht reichte nicht mehr aus, um das Geld mit Gewalt einzutreiben. Und sie hatten auch nicht die finanziellen Mittel, um die Bezahlung auf rechtlichem Wege einzuklagen. Es gab keine Lösung. Sie hatten keine Aussicht auf Bezahlung. So einfach war das.

Also entschieden sie sich dafür, die Vollstrecker auf dem Schwarzen Markt zur Hilfe zu rufen. Dabei handelte es sich um professionelle Killer, die sich als "Berater bei Vertragsbruch" bezeichneten. Die überlebenden Claws hatten sich damit abgefunden, daß sie das ausstehende Geld nie zu Gesicht bekommen würden. Deshalb begnügten sie sich damit, sich am Direktor des Sampras-Aufsichtsrates zu rächen.

"Sampras hatte sich einer List bedient, die später noch häufiger eingesetzt werden sollte. Er hatte ein gutes, aber nicht zu starkes Geschwader gewählt, das seinen besonderen Bedürfnissen entsprechen würde. Sie suchten ein Kommando aus, das stark genug wäre, um bei Clairborne erhebliche Zerstörung anzurichten. Gleichzeitig sollte die Einheit das Gefecht aber nicht überleben."

Für einige Zeit schien auch diese Rache fehlschlagen zu wollen. Sie hatten nicht genug Geld, um einen erstklassigen Vollstrecker anzuheuern. Es wurde einfach zu wenig Lohn für einen so riskanten Auftrag geboten. Alle bekannten Vollstrecker in Istanbul lehnten die Mission ab. In ihrer Verzweiflung begannen sie, nach einem jungen, unerfahrenen Killer zu suchen, der die Aufgabe billig lösen würde.
Und das war die Gelegenheit, auf die ich gewartet hatte.
Als der Kommandant des Geschwaders mich aufsuchte, hatte er bereits eine Menge Gewicht verloren. Ich war ihm zwar noch nie begegnet, aber seine Kleidung hing lose an ihm herunter und ließ auf bessere Tage schließen. In seinem traurigen Gesicht konnte man die Spuren sehen, die die Scham über den gescheiterten Auftrag hinterlassen hatte. Es belastete ihn offensichtlich, die Männer überlebt zu haben, für die er verantwortlich gewesen war. Er hatte dunkle, fast bläuliche Ringe unter den Augen. Das Geld, das er mir überreichte, sei das letzte, was er noch auf der Welt besitze, teilte er mir mit. Ich glaubte ihm das gerne, als ich sein Gesicht sah. Und nach seinem Selbstmord vier Monate später wußte ich mit Sicherheit, daß er die Wahrheit gesprochen hatte.
Es ist schrecklich, mitanzusehen, wie Menschen sich ganz der Hoffnungslosigkeit hingeben. So wie in diesem Fall. Dieser Mann verwandte sein letztes Geld nicht darauf, sein Leben neu zu beginnen, neue Kleidung zu kaufen oder sich Essen und ein Dach über dem Kopf zu beschaffen. Er war vielmehr entschlossen, seine letzten Dollar und seine letzte Kraft zu opfern, um eine Orgie der Zerstörung in Gang zu setzen. Ich habe ein solches Verhalten immer wieder miterleben müssen. Und noch heute läßt es mir das Blut in den Adern gefrieren.

"Auf diese Weise hoffte Sampras, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen. Er würde seinen Gegner zerstören und nicht dafür bezahlen müssen."

Und doch habe ich mich nie von solchen Menschen abgewandt.
Die Mission war gefährlich, und wenn es mir gelingen sollte, sie erfolgreich durchzuführen, wäre ich ein gemachter Mann. Nach einer solchen Aufgabe eilt einem der eigene Ruf voraus. Ich war jung, übereifrig und wohl auch ein wenig naiv. Ich nahm seine letzten Dollar an und verpflichtete mich, ihm als Werkzeug seiner Rache zu dienen. (Ich wollte ihm nicht vorschreiben, was er mit seinem letzten Dollar tun sollte - ich bin schließlich kein Aktienhändler. Ich arbeite für Kopfgelder, und die Dollar, die mit dem Blut eines Opfers verdient werden, sind genauso leicht auszugeben.)
Ich hatte eine Aufgabe. Und ich machte mich an die Arbeit.
Ich muß zugeben, daß ich ein wenig eingeschüchtert war. Sampras Aerospace war ein furchteinflößender Gegner, besonders für einen Einzelgänger. Ich hatte ein klar umrissenes Ziel: an dem Geschäftsführer und Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Mr. Dillard McDonald, ein Exempel zu statuieren. Aber wie sollte ich das Sicherheitsnetz überwinden, das ihn völlig umgab und schützte? Es war eine beachtliche Aufgabe, besonders für einen Grünschnabel wie mich. Und nachdem ich zuerst freudig meinen ersten professionellen Auftrag angenommen hatte, war ich nun mit meinem Latein bereits am Ende.

"Als Sampras die Zahlung verweigerte, saßen die überlebenden Claws in der Falle."

Es vergingen mehrere Wochen, in denen ich in Istanbul herumlungerte und versuchte, einen konkreten Plan zu fassen. Ich wartete auf eine plötzliche Erleuchtung, auf einen Gedanken,

der mein großes Vorhaben in Gang bringen könnte. Eines Nachmittags kam ich zufällig am Armenkrankenhaus in Beyoglu vorbei, wo die wenigen schwerverletzten Claws, die den Kampf überlebt hatten, immer noch um ihr Leben kämpften. Und ich entschloß mich kurzerhand dazu, die Folgen des Massakers mit eigenen Augen anzusehen.
Es lagen noch zwei Claws hier im Krankenhaus. Einer von ihnen konnte nur mit Hilfe einer Maschine atmen. Seine Lungen waren noch gesund, aber sein Kopf war teilweise eingedrückt worden. Teile seines Nervensystems würden nie wieder funktionieren. Ich konnte mir nur schwer vorstellen, daß dieser entstellte Fleischklumpen in Bandagen und Drähten früher einmal ein Pilot, ein Mensch, ein Familienvater gewesen war.
Seine Frau und sein kleiner Sohn besuchten ihn gerade. Voller Zuversicht, die nur der Glaube an Gott einem geben kann, erwarteten sie, daß der Vater eines Tages zu ihnen zurückkehren würde. Wenigstens mußten sie sich nicht um die medizinischen Kosten sorgen (sie hätten es sich nie leisten können, die lebenserhaltenden Maschinen zu bezahlen). Türkische Söldnerversicherungen sind zwar teuer, aber zuverlässig.
Ja, die Regierung würde ihn trotz der schwindelerregenden Kosten ein Jahr lang am Leben erhalten, obwohl der Mann wahrscheinlich schwerbehindert und nur dahinvegetieren würde, sollte er jemals wieder aus seinem Koma erwachen. An diesem Nachmittag hoffte seine Familie noch, daß er binnen eines Jahres genesen würde. Ich stand im dunklen Flur und beobachtete sie schweigend. Ich hatte eine realistischere Perspektive, und ich sah, wie schön seine Witwe war und wie schwer es sein würde, einen jungen Sohn in Istanbul alleine aufzuziehen. Und ich wußte auch, daß früher

"Also entschieden sie sich dafür, die Vollstrecker auf dem Schwarzen Markt zur Hilfe zu rufen."

oder später die Krankenhausbesuche seltener werden würden. Wenn sie den geliebten Mann überhaupt erwähnten, dann würden sie von ihm in der Vergangenheit sprechen.
Es war eine alte Geschichte. Aber das machte sie nicht weniger traurig. Ich ging weiter.

Ich möchte nicht viel über den anderen Claw sagen. Er lag in einer Abteilung für Verbrennungen. 65% seines Körpers hatte Verbrennungen erlitten. Ich erinnere mich nicht gerne daran. Das Wissen in den Augen eines Mannes, der sich seiner hoffnungslosen Situation wohl bewußt war. Die Schreie bei der kleinsten Bewegung. Und der Gestank von faulendem Fleisch...
Als ich an diesem Nachmittag das Krankenhaus verließ, war ich zu allem bereit.
Jeder Mord ist irgendwie persönlich, selbst für einen Profikiller. Ich war mir dieser Last schon damals bewußt, aber ich akzeptierte sie, und das half mir, die nächsten Jahre durchzustehen.

"Der erste Schritt jeder Mission besteht aus Nachforschung und Beschattung. Aus den gesammelten Informationen kann man dann schließen, welche Schwachpunkte der Gegner hat."

Der erste Schritt jeder Mission besteht aus Nachforschung und Beschattung. Aus den gesammelten Informationen kann man dann schließen, welche Schwachpunkte der Gegner hat. Ich wußte jedoch von vornherein, daß ein Direktangriff auf "One Sampras Square" ausgeschlossen war. Nur ein Selbstmörder hätte sich bereit erklärt, ein solches Gebäude mit einer AK-47 und Handgranaten zu stürmen. Selbst wenn es mir gelingen würde, den Geschäftsführer zu töten, würde ich dabei mit Sicherheit auch sterben.
Ich mußte also mein Opfer außerhalb seines Arbeitsplatzes isolieren. Und dazu benötigte ich Informationen über sein Privatleben, seine Gewohnheiten, seine Terminpläne und seine bevorzugten Aufenthaltsorte in der Stadt.
Und schon wieder saß ich fest. Es gab keine Informationen über CEO Dillard McDonald, die der Allgemeinheit zugänglich gewesen wären. Keine Telefonnummern oder Adressen. Eine Geburtsurkunde und ein paar winzige Fingerabdrücke in einem Krankenhausregister waren die einzigen Beweise seiner Existenz. Und dann gab es natürlich das Bild und das Namensschild im "One Sampras Square", auf dem ein Mann zu sehen war, der eher einem Familienvater aus einer Fernsehserie als einem verbrecherischen Geschäftsmann glich. Ich konnte den Mann nicht einmal beschatten, um mehr Informationen über sein Privatleben zu

sammeln! Er betrat und verließ "One Sampras Square" mit Hilfe eines unterirdischen Straßennetzes, das Ausgänge in der ganzen Stadt verteilt hatte.
Es blieb mir nur noch ein Weg übrig. Ich mußte Wanzen in seinem Büro anbringen. Das war fast genauso schwierig wie das Gebäude zu stürmen, hatte aber noch etwas mehr Hoffnung auf Erfolg. Es war ein Anfang.
Ich wurde allmählich optimistisch. Mir war es in meiner dunklen Vergangenheit über die Jahre gelungen, gewisse "High-Tech" Hilfsmittel anzueignen. Wenn ich diese jetzt an der richtigen Stelle einsetzte, könnten sie mir sehr behilflich sein. Eine Auswahl an kleinen Wanzen und andere kompliziertere Werkzeuge. Alle hatten Vor- und Nachteile. Zuerst mußte ich mehr über die Sicherheitsvorkehrungen des Unternehmens herausfinden. Dann würde ich mich für ein bestimmtes Abhörsystem entscheiden können. Es war nicht weiter schwierig, hier fündig zu werden.
Ich rief jedes Unternehmen in Istanbul an, das Alarmanlagen und andere Sicherheitssysteme verkaufte. Ich stellte mich als Vertreter eines Konzerns vor, der ein neues, zuverlässiges Sicherheitssystem installieren wollte. Die Sicherheitsagenturen witterten einen lukrativen Auftrag und zählten nur zu gerne eine Reihe ihrer wichtigsten Kunden auf. Als ich auf die Firma stieß, die mit Sampras derartige Geschäfte abschloß, bekam ich sofort eine Liste der kompliziertesten und teuersten Sicherheitsvorkehrungen. Und ich war überzeugt, daß Sampras sich nur mit dem besten und teuersten System zufriedengeben würde.
Es war nicht gerade ermutigend. Das Sampras-Gebäude wurde zweimal am Tag aufs genaueste nach Wanzen abgesucht. Angesichts solcher Vorsichtsmaßnahmen war es höchst unwahrscheinlich, daß meine Wanze sehr lange unentdeckt bleiben würde. Ein herkömmliches Abhörsystem war also ausgeschlossen.
An dieser Stelle war ein Telefongespräch angebracht.
Ich rief Sampras Aerospace an und fragte nach Dillard McDonald. Ich hatte nicht erwartet, daß es klappen würde. Ich hatte recht mit meiner Vermutung. Ich war bei der Sekretärin der Sekretärin von McDonald angelangt, als ich über das "Wollen Sie eine Nachricht hinterlassen?" stolperte. Alleine würde ich es nie schaffen, an McDonald heranzukommen. Ich brauchte Hilfe.
Am nächsten Tag verkleidete ich mich als Bettler und baute mich gegenüber von "One Sampras Square" auf. Ich beobachtete die Leute, die ein- und ausgingen, und pöbelte ein paar von ihnen an, um meinem Aussehen gerecht zu werden. Solange ich mich nicht auf die Treppen des Gebäudes wagte, würde man mich in Ruhe lassen. Konstantinopel ist eben eine barmherzige Stadt.
Ich wartete ohne einen festen Plan auf meine Gelegenheit.

> **"Dieser Anruf ist die letzte Mahnung, Mr. McDonald. Sie werden sowohl den ausstehenden Betrag als auch Zinsen an die Überlebenden des Clawgeschwaders zahlen. Sonst sind sie ein toter Mann."**

Und die Gelegenheit kam in Gestalt einer Limousine, die vor dem Gebäude hielt. Zwischen den Leibwächtern konnte ich den bekannten Finanzier Jessup Martel erkennen, der forsch das Gebäude von "One Sampras Square" betrat. Ich war mir sicher, daß er auf dem Weg in das Büro von Dillard McDonald war.
Mehr mußte ich nicht wissen.
Am nächsten Morgen rief ich Sampras Aerospace an. Meine technischen Hilfsmittel lagen bereit.
"Ich möchte bitte mit Dillard sprechen."
"Ihr Name?"
"Jessup Martel am Apparat."
"Einen Augenblick, bitte."
Dieses Mal mußte ich mich nicht mit einer Schar Sekretärinnen herumschlagen. Er klang forsch, als er abhob.
"Jessup! Haben Sie gute Neuigkeiten für mich?"
Ich schaltete meine Geräte ein. Das System hatte die Leitung erfolgreich eingespeichert. Ich hatte es geschafft.
"Rache, Mr. McDonald. Das ist doch eine gute Neuigkeit."
Stille am anderen Ende. Ich fuhr fort.
"Ich rufe an, um Sie an Ihre Schulden zu erinnern. Oder haben Sie die Claws vielleicht schon vergessen?"
McDonald lachte. "Soll das ein Witz sein? Wer sind Sie?"
"Dieser Anruf ist die letzte Mahnung, Mr. McDonald. Sie werden sowohl den ausstehenden Betrag als auch Zinsen an die Überlebenden des Clawgeschwaders zahlen. Sonst sind sie ein toter Mann."

"So so." Ich hörte, wie McDonald einen Kommentar an jemand anderen im Büro richtete. Lachen im Hintergrund. "Wer sind Sie denn? Ein Todesengel? Mein schlimmster Alptraum?" Diesmal lachte er herzlich. Ich lachte mit.
"Ach, ganz so melodramatisch möchte ich mich nicht ausdrücken, das kann ich Ihnen versichern. Ich bin nur ein Profikiller, der angestellt worden ist, um eine unbezahlte Rechnung zu begleichen. Ich bin kein Engel und kein Alptraum. Aber ich kann sehr gut mit Messern umgehen, und ich weiß, was für eine Schweinerei das werden kann, wenn man einem Mann bei lebendigem Leibe die Haut abzieht. Es wäre wirklich nett von Ihnen, Mr. McDonald, wenn Sie mir das ersparen könnten."
Zum ersten Mal hörte ich Wut in seiner Stimme. "Wagen Sie es bloß nicht, mir zu drohen, Sie armseliger Scheißkerl. Das war wirklich geschickt von Ihnen, wie Sie an meinen Sekretärinnen vorbeigekommen sind. Damit haben Sie das Geld schon verdient. Das war eine gute Nummer mit den Claw Idioten. Ich weiß genau, daß die Ihnen nicht genug zahlen, so daß es sich lohnen würde, mich umzubringen. Ich gebe Ihnen einen kostenlosen Rat. Nehmen Sie das Geld und trollen Sie sich. Sonst drehe ich den Spieß um."
"Und das ist Ihre endgültige Antwort?"
"Nein, ich wollte noch was sagen." Er richtete eine Aufforderung an mich, die ich an dieser Stelle nicht wiederholen kann.

"Es war mir gelungen, in sein Reich einzudringen. Und je besser ich diesen Bastard kennenlernte, desto persönlicher wurde meine Wut."

"Ach so. 'Nen schönen Tag noch, Mr. McDonald."
Er legte auf. Aber das rote Licht an meinem kleinen Leitungsteiler leuchtet immer noch. Jetzt konnte er meinetwegen auflegen oder nach Herzenslust telefonieren. Solange ich den Hörer nicht auflegte, hatte ich mit meinem Gerät weiterhin direkten Zugang zu seinem Büro. Ich hörte weiter zu, um ganz sicherzugehen. Ich hätte mir keine Sorgen machen müssen. Ich hörte seine Stimme laut und deutlich.
"Der Penner hat vielleicht Nerven. Der kann mir lange drohen!"
Das war aber nett von ihm.
Ich legte den Hörer neben das Telefon, stellte den Rekorder an und drehte die Lautstärke auf. Der Leitungsteiler würde die Leitung offenhalten, bis ich aufhing oder eine Stromschwankung die Verbindung unterbrechen würde. Das war natürlich nicht auszuschließen. Deshalb sind Wanzen auch für solche wichtigen Aufträge oft zuverlässiger. Aber solange alles glatt lief, würde ich jedes Telefongespräch und jedes gesprochene Wort in McDonalds Büro mithören können.

"Endlich bot sich mir die Gelegenheit."

Es war mir gelungen, in sein Reich einzudringen.

Und je besser ich diesen Bastard kennenlernte, desto persönlicher wurde meine Wut.
Schon nach wenigen Tagen wußte ich genug über McDonalds unterirdisches Straßennetz, um ihn auf den Straßen Istanbuls beschatten zu können. Umgeben von unvorstellbarem Luxus und einer Schar von Leibwächtern, vergnügte er sich in Beyoglu, in den Klubs der Elite, die die billigen Bars am Horn überragten, und in den Kasinos der Luxushotels mit Blick auf die Bosporusbrücke. Die Dekadenz, die er zur Schau stellte, erstaunte mich. Ich hatte keinen Zutritt zu den exklusiven Klubs, in denen er verkehrte, aber es gelang mir, ihn bei einer seiner Mahlzeiten zu beobachten. An diesem Abend dinierte er in einem teuren Restaurant, das auch der Öffentlichkeit zugänglich war. Durch Bestechung konnte ich den Tisch neben McDonald ergattern.
Ich stocherte zaghaft in der billigsten Speise herum, die angeboten wurde. Der Preis hatte mir den Appetit verdorben. McDonald hingegen bestellte zuerst ein Meze, eine Vorspeise, die aus 15 verschiedenen Zutaten bestand - Tarama, Borekler, Artischockenherzen und Schafhirn. Umringt von seinen stoischen Leibwächtern, aß er nur einen Bissen von jeder Delikatesse und ließ den Rest stehen. Dann widmete er sich der Hauptspeise: Imam bayildi (das heißt soviel wie "der Imam fiel in Ohnmacht", weil es so gut ist). Truthahn gefüllt mit Korinthen und Walnüssen, Bulbul yuvasi, Helva, Rahat lokum, alles wurde aufgetischt, um seine epikuräischen Gelüste zu befriedigen.
Ich war nicht mehr in der Lage, meinen kleinen Teller leerzuessen. Der Fleischgeruch, der von McDonalds Tisch herüberzog, erinnerte mich an den Geruch des verbrannten

Clawpiloten. Sein weißer, gestärkter Kragen sah aus wie die Bandagen um den Fleischklumpen im Krankenhaus, die Überreste eines Mannes, der sein Leben und das Glück seiner Familie aufs Spiel gesetzt hatte. Er hatte für weitaus weniger Geld geschuftet, als dieser Bastard für eine Mahlzeit verschleuderte und dafür sinnlos sein Leben geopfert.

"Und endlich war es soweit."

In dieser Nacht tötete die Abscheu meine letzte Energie. Ich hatte nichts mehr übrig. Ich hörte auf, ihn zu beschatten. Ich hatte in der letzten Woche genug Informationen eingeholt, um einen sinnvollen Plan auszuarbeiten. Jetzt wollte ich mir ein wenig Vergnügen in den Hamams der Stadt gönnen. Ich beobachtete, wie sein Gefolge das Restaurant verließ und in der Nacht verschwand. Ich sah die Holzhütten der Armen in Beyoglu, die aussehen, als ob sie jeden Augenblick zusammenfallen und ihre armseligen Bewohner unter sich begraben würden. Die beschmutzten Holzwände waren notdürftig mit Wellblech geflickt. Die behelfsmäßigen Schornsteine verteilten ihren Schmutz über die ganze Gegend. Und als McDonalds saubere, edle Limousine vorbeifuhr, schienen sie alle unter ihrer Last zu ächzen.
Aber niemand schien sie zu hören.
Ich ging nach Hause und tröstete mich damit, daß in Istanbul nicht nur die Menschenleben, sondern auch viele Wohnungen billig sind.

Endlich bot sich mir die Gelegenheit.
Nachdem ich McDonald eine Woche lang beschattet hatte, war mir klar, daß er ein disziplinierter, aber auch verängstigter Mann war, der seine täglichen Gewohnheiten aus Sicherheitsgründen ständig variierte - mit einer Ausnahme. Die Besuche bei seiner Mätresse. Da er verheiratet war, boten sich nicht viele Gelegenheiten, Beziehungen zu anderen Frauen zu unterhalten. Er wurde bei diesen wöchentlichen Treffen in einer Wohnung im edelsten Viertel von Stamboul nur von einem seiner treuesten Leibwächter begleitet. Dort ließ seine Mätresse es sich gut gehen. Obwohl er an verschiedenen Tagen und zu verschiedenen Zeiten dort aufkreuzte, war es immer die gleiche Wohnung.

Ich war hoch erfreut. Jetzt wartete ich nur noch auf ein Telefonat aus dem Büro von McDonald. Dann würde ich auch die Zeit und den Tag wissen. Die Zeit und den Tag. Ein perfekter Mord.
Und endlich war es soweit. McDonald rief seine Frau an und erzählte ihr von einer Konferenz, die zweifellos bis spät in die Nacht dauern würde. Ach, und küss' die Kinder von mir. Bis später.
Ich lächelte und hoffte für ihn, daß sie auch wirklich die Kinder für ihn küssen würde. Das war schließlich das letzte Mal. Ich bin wohl zu sentimental, aber was solls. Und dann rief er Stephanie an. Heute nacht. Zehn Uhr. Und bitte zieh' wieder die flauschigen rosa Hausschuhe an.

McDonald baute sich mit vor Wut entstellter Miene vor mir auf. "Das wirst du teuer bezahlen."

McDonald war ein bißchen pervers.
Ich machte mich an die Arbeit. Eine neun Millimeter Heckler & Koch unter meinem linken Arm. Sechs Magazine. Eine gefährliche Waffe, wenn man nicht damit umzugehen weiß. Ich wußte damit umzugehen. Handschuhe mit Bleieinsätzen. Eine Skorpion VZ 61 in der großen Tasche meines Mantels. Extra Magazine. Kukri Messer in meinem linken Stiefel. Es war ein eindrucksvolles Waffenarsenal. Damit konnte ich mich sehen lassen.
Um sechs Uhr rief ich mir ein Taxi, um in das Viertel zu fahren, wo Stephanie wohnte. Das Treffen sollte erst in vier Stunden statt-finden, aber der Verkehr in der Stadt konnte erschreckend sein. Oft kam man in einer Stunde nicht weiter als eine Meile. Ich wollte auf jeden Fall zeitig ankommen. Ich hatte diesen Auftrag satt und wollte keine Gelegenheit verpassen, die Mission erfolgreich zu Ende zu bringen.
Um acht Uhr stand ich vor dem Pera Palas, einem eleganten, sechsstöckigen Hotel in der Nähe des Britischen Konsulats. Ich wartete auf der Straße, las eine Zeitung und unterhielt mich mit den Straßenverkäufern. Man hielt mich für einen Penner, der nicht nach Hause gehen konnte, weil er kein Zuhause hatte. Niemand schenkte mir Beachtung.
Ich wartete und ließ den Verkehr an mir vorbeirauschen.
Genau um zehn Uhr sah ich McDonalds Limousine vor dem Hotel anhalten.

Ich tastete nach meiner Skorpion und überquerte die Straße.
McDonald stieg aus, drehte sich um und erblickte mich. Er sah mich ruhig an, als ich die Skorpion aus der Tasche zog.
Und dann spürte ich den kalten Stahl einer MP in meinem Rücken.
"Ganz ruhig", flüsterte eine drohende Stimme mir ins Ohr.
Ich übergab meine Skorpion widerstandslos. McDonald lächelte mich an und winkte mir, ihm zu folgen. Ich warf einen Blick über meine Schulter. Hinter mir standen sechs bewaffnete Männer.

"Ich wußte ja, daß die Claws nicht viel draufhaben, aber sich so einen Anfänger wie dich auszusuchen."

"Na los", flüsterte einer von ihnen. Ich machte mich gehorsam auf den Weg.
Ich quetschte mich mit McDonald und seinen Schlägern in den Aufzug. McDonald drückte auf den sechsten Stock, in dem Stephanie wohnte. Die Türen schlossen sich. Er drehte sich nach mir um.
"Also du bist das kleine Schwein, das mir die Haut abziehen will. Stimmt das? Na, du Penner?"
Er schlug mir ins Gesicht. Ich schluckte das Blut hinunter.
"Du armes Schwein. Glaubst du vielleicht, ein Leitungsteiler bleibt in meinem Büro unentdeckt? Du wolltest mich wohl für dumm verkaufen?" McDonald lachte. "Ich habe mich gegen alles abgesichert. Das stimmt doch, meine Herren, oder?"
Die Affen hinter ihm murmelten zustimmend.
McDonald baute sich mit vor Wut entstellter Miene vor mir auf. "Das wirst du teuer bezahlen."
Der Aufzug klingelte. Sechster Stock. Wir stiegen aus.
Stephanies Wohnung ließ sich mit einer Nutte vergleichen. Wenn man sie bei trüben Licht sah, konnte sie ganz hübsch aussehen. Wenn man die Wohnung nicht zu genau betrachtete, hätte man sie sogar für geschmackvoll halten können.
Die Wohnung war zwar elegant, aber ein bißchen überladen. Die Farben waren etwas grell, und die unzähligen Nippesfiguren wirkten erdrückend. Stephanie schien ein ganz nettes und unter den gegebenen Umständen erstaunlich naives Mädchen zu sein. Sehr schön und jung; viel älter als zwanzig war sie bestimmt nicht. Sie schien ein bißchen verwirrt zu sein, als ihr Wohltäter sich in einem so gewalttätigen Licht zeigte. Sie sah mir besorgt nach, als ich ins andere Zimmer geschoben wurde.
"Halt' dich da raus, Schätzchen", hörte ich ihn noch sagen. "Das wird nur eine Minute dauern."
Zwei der Männer hatten mich jeweils am Arm gepackt. Die restlichen Wächter hielten ihre Pistolen auf mich gerichtet, als McDonald ins Zimmer trat. Er musterte mich wie ein besonders ekelerregendes Insekt unter eine Lupe. Ein Insekt, dessen Biß töten konnte. Dann schüttelte er nachdenklich den Kopf.
"Ich wußte ja, daß die Claws nicht viel draufhaben, aber sich so einen Anfänger wie dich auszusuchen." Er sah fast traurig drein, dann zuckte er die Achseln. "Na, was solls." Er tätschelte mir väterlich die Wange. "Gule, gule, mein Freund."

"Wohin fahren wir?" fragte McDonald.
"Zum Büro. Sie hatten doch eine Konferenz. Haben Sie das schon vergessen?"
Als die Limousine abfuhr, hoffte ich, daß seine Frau ihn zum Abschied geküßt hatte.

Er nickte seinen Männern zu und verließ das Zimmer.
Darauf hatte ich gewartet.
Ich drückte auf einen kleinen Knopf, der an der Innenseite meines linken Handgelenkes angebracht war.
Der Druckkanister in meiner linken Tasche leerte sich und füllte das Zimmer mit Cyonel.
Lautlos brachen die Männer um mich herum zusammen. Die Berührung mit dem Nervengas ließ sie aus Mund, Augen, Ohren und Nase bluten. Glücklicherweise hatte ich das Gegenmittel eingenommen, bevor ich mich auf den Weg gemacht hatte. Die einzige Wirkung, die das Gas auf mich hatte, war eine leichte Übelkeit. Aber das kam wohl eher daher, daß ich die Wirkung bei den anderen beobachten mußte.
Ich wartete zehn Sekunden, um das Gas abklingen zu lassen, bevor ich die Tür öffnete. Für CEO Dillard McDonald wäre ein solcher Tod zu einfach gewesen. Er war schließlich an Sonderbehandlung gewöhnt. Und ich wollte ihn doch nicht enttäuschen.

Ich öffnete die Tür. Es war niemand zu sehen. Leise schlich ich mich durch die Sieben-Zimmer-Suite, bis ich Stephanie und McDonald in einem der Schlafzimmer entdeckte. Sie zog sich gerade vor ihm aus, als sie mich entdeckte. Sie quietschte und griff nach einem Laken, mit dem sie sich zu bedecken versuchte."Tut mir wirklich furchtbar leid, Madam", sagte ich und wandte höflich den Blick ab. "Ihr Liebhaber und ich haben noch einiges zu besprechen. Nicht wahr, Dillard?"

McDonald lag zu Stephanies Füßen und beschäftigte sich mit ihren flauschigen rosa Hausschuhen. Er starrte mich sprachlos mit aufgerissenen Augen an. Ich wartete darauf, daß er seinen Mund zumachte. Vergeblich. Ich fuhr fort:

"Meine Verehrteste, wenn Sie jetzt so freundlich wären und sich anziehen, dann kann ich Sie fesseln. Und Dillard und ich machen uns auf den Weg."

Sie zog sich an. Ich fesselte sie, ließ McDonald nach der Limousine rufen und schnitt die Telefonkabel durch. Wir kamen ohne Zwischenfälle bei der Limousine an.

"Wohin fahren wir?" fragte McDonald.

"Zum Büro. Sie hatten doch eine Konferenz. Haben Sie das schon vergessen?"

Als die Limousine abfuhr, hoffte ich, daß seine Frau ihn zum Abschied geküßt hatte.

"Kommen Sie, Sie sind doch ein Profikiller. Euch kann man doch alle kaufen. Nennen Sie mir einen Preis, und wir können die ganze Sache vergessen."
"So einfach ist das nicht", antwortete ich und konzentrierte mich auf die Geräte.

Wir betraten das leere Bürogebäude von "One Sampras Square" durch McDonalds persönlichen Aufzug, der nur an einem Wachposten hielt. (Um zu vermeiden, daß er die Wache mit einer verschlüsselten Nachricht alarmierte, sagte ich McDonald genau, was er zu sagen hätte. Ich versicherte ihm, daß ich ihn auf der Stelle erschießen würde, wenn er auch nur ein anderes Wort sagte.)

Wir verließen den Aufzug und betraten seine private Suite im obersten Stock. Ich warf ihn auf den Teppich.

"Wieviel Geld wollen Sie von mir? Sie können alles haben", sagte er.

Ich sah mich in dem edlen Büro um. In einer Ecke stand eine komplett eingerichtete Hausbar. Der Fernsehschirm bedeckte eine ganze Wand. Neben der Stereoanlage in dem Onyxschränckchen fiel mein Blick auf die Videogeräte, die meinen Ruf in die Welt hinaustragen würden. Ich begann sie aufzubauen. McDonald versuchte, sich zum Schreibtisch zu schieben. Ich schubste ihn wieder in die Mitte des Zimmers. Er schluckte schwer.

"Der Feigling, der sich hier vor mir auf dem Boden wälzte, widerte mich so an, daß mir fast übel wurde. Er verdiente kein Mitleid."

"Kommen Sie, Sie sind doch ein Profikiller. Euch kann man doch alle kaufen. Nennen Sie mir einen Preis, und wir können die ganze Sache vergessen."

"So einfach ist das nicht", antwortete ich und konzentrierte mich auf die Geräte.

"Wieso denn nicht! Was wollen Sie denn außer Geld?"

"Meine Berufsehre."

"Blödsinn", spuckte er aus. "Vergeuden Sie keine Zeit und nennen Sie endlich ihren Preis."

Die Videokassette begann zu laufen.

McDonald erbleichte, als ich meine 9mm zog.

"Bitte, Sie können alles haben, was Sie wollen!" Seine Stimme nahm einen flehenden Ton an. Es ging mir auf die Nerven.

"Hör' auf zu betteln. Ich hab' dir doch gesagt, was kommt!" Ich lächelte. "Gule, gule. Das hast du selber gesagt."

Ich ging auf ihn zu. Zu meinem Erstaunen begann er zu weinen. Wahre Krokodilstränen flossen über sein aufgeschwemmtes Gesicht.

"Oh Gott, nein..." Er kauerte vor mir nieder und schlug die Hände über dem Kopf zusammen. Unglaublich. Da lag er nun auf dem Boden, flehend und weinend. Derselbe Mann, dessen Befehle so viele andere Menschen in den Tod geschickt hatten. Der Feigling, der sich hier vor mir auf dem Boden wälzte, widerte mich so an, daß mir fast übel wurde.

Er verdiente kein Mitleid. Überhaupt kein Mitleid.

Ich steckte meine Pistole weg und zog genüßlich mein Gurkha Messer aus dem Stiefel.

Und nach jedem abscheulichen Schrei flüsterte ich "Gule, gule".
Ich ließ die Videokassette im Rekorder, mit einer Aufforderung, sie sich anzusehen. Am nächsten Morgen stand ich früh auf, um nichts zu verpassen. Ich machte mir mein Frühstück, während ich mir die Übertragung aus McDonalds Büro anhörte. Ungefähr um neun Uhr hörte ich, wie die Tür zu McDonalds Büro aufging. Ein Schrei und ein dumpfer Laut, als die Frau ohnmächtig zu Boden fiel. Ich hörte das Durcheinander, das Geschrei, den Anruf im Polizeipräsidium und dann das Knistern, als jemand meinen Zettel las und den Videorekorder anschaltete. Erneute Schreie. Und die widerlichen Geräusche, als die Zuschauer sich erbrachen.
Ich mußte lächeln, als ich endlich den Telefonhörer auf die Gabel legte.

Am nächsten Tag erwähnten nicht nur die türkischen Zeitungen von meiner Tat, sondern auch die internationalen Medien. Mit dieser einen Videoaufnahme wurde ich zum Symbol, fast zu einem Markenzeichen. Ein geheimnisvoller Vollstrecker, der unaussprechliche Grausamkeiten beging und dabei "Gule, gule" flüsterte. In einem Artikel machte man diesen Gruß zu meinem Namen. Der Name blieb viele Jahre lang an mir haften. Die Kugel für den tapferen Mann, das Messer für den Feigling. Diese Vorgehensweise behielt ich meine ganze Karriere hindurch bei.
Ich heiße Gule Gule. Noch bin ich zwar im Ruhestand, aber ich bin jederzeit bereit zurückzukehren, wenn ich es für nötig halte. Und ich warne die Unternehmen, die glauben, einen Söldner übers Ohr hauen zu können - seien Sie vorsichtig.
Sonst könnten Sie es bitter bereuen.

WIR WISSEN, WER SIE SIND!

Sie haben sicherlich geglaubt, daß Ihr Betrug bei der Steuererklärung unentdeckt geblieben ist. Niemand hat sie belästigt. Was soll's - nicht wahr?

Wir von der STEUERBEHÖRDE wissen, wer Sie sind. Jeder von Ihnen. Wir wissen, wo Sie wohnen und wo Ihre Kinder spielen.

UNTERSUCHUNGSBERICHT

"James Stern: Die andere Geschichte"

James Stern ist in der Türkei so etwas wie eine Legende. Es gibt auf dem Markt erfolgreichere Geschwader als die Wildcats. Aber keine Söldnereinheit schwimmt so sehr gegen den Strom wie dieses Kommando. Jedes Jahr scheint es sicher, daß die moralischen Skrupel dieses Mannes (manche nennen sie auch Allüren) die Wildcats in den Bankrott treiben werden, und jedes Jahr gelingt es Stern aufs neue, das Gegenteil zu beweisen.

Nach so langer Zeit bleibt nur die Frage: Weshalb? Nur Stern selbst kann darauf mit Sicherheit antworten. Aber vielleicht können wir uns aus Berichten über diesen außergewöhnlichen Mann ein Bild machen.

Commander James R. Stern

James Stern stammt aus einer gutbürgerlichen Familie aus Muncie, Indiana. Genau wie viele Amerikaner seines Alters war Stern von Kindesbeinen an ein begeisterter Patriot. Aufgrund seiner hervorragenden Noten, seinen Führungsfähigkeiten auf vielen anderen Gebieten und den warmen Empfehlungen der Militärkräfte in Muncie gelang es ihm, in die Annapolis Naval Academy aufgenommen zu werden. Dort traf er Jean-Paul Prideaux zum ersten Mal, den Mann, mit dem ihn zuerst eine enge Freundschaft verband. Später sollte Prideaux ihn noch viel Ärger kosten. Auch Prideaux verfügte über herausragende Intelligenz und eine Führungspersönlichkeit. Sehr bald schlossen sie eine enge Freundschaft, wurden aber gleichzeitig auch zu bitteren Rivalen. Diese scheinbar widersprüchliche Beziehung wurde zu einem Kampf, der erst vier Jahre später beendet wurde - Stern schloß als Klassenbester ab, Prideaux wurde Zweiter.

Den zwei Männern wurden verschiedene Posten zugewiesen. Stern diente auf dem Flugzeugträger *Enterprise* als Marineoffizier; Prideaux wurde auf einen Marinestützpunkt nach Hawaii versetzt. Obwohl die Männer sich mehrere Jahre lang nicht mehr sahen, hielten sie offensichtlich ihre Verbindung aufrecht.

Stern zeichnete sich in mehreren Kriegen durch hohe Tapferkeitsverdienste aus. Während der Sezessionskrise in Texas kämpfte er im Persischen Golf und im Golf von Mexiko mit. Stern wurde zum Oberst befördert. Ihm wurde das Kommando der Kampfstaffel an Bord des nuklearen Flugzeugträgers *U.S.S. Shiloh* übertragen.

Die Umstände, die zum Verlust der Shiloh geführt haben, liegen immer noch im dunkeln, da die offiziellen Akten streng geheim sind und weiterhin unter Verschluß gehalten werden. Dennoch sind einige Tatsachen durchgesickert. Im PetroKrieg von 2001 schickte der Oberbefehlshaber Stern sein Geschwader in einen Kampf gegen die Truppen in Alaska und ihre Verbündeten. Alaska wurde von Kanada, der GUS und der OPEC unterstützt. Alle drei Mächte waren zu diesem Zeitpunkt in der Gegend vertreten. In Anbetracht dieser Übermacht hätte es klar sein müssen, daß ein Angriff von vornherein zum Scheitern verurteilt war. Aber wer für diese Katastrophe verantwortlich war, ist immer noch unklar: Wieviel wußte das Pentagon wirklich über die Verteilung der Truppen in der Region? Wußte Stern darüber Bescheid? Und wenn er Bescheid wußte, war er es, der sich trotz der drohenden Gefahr dazu entschloß, die *Shiloh* angreifen zu lassen?

Es war Sterns Pech, daß er sein Kommando ausgerechnet während der entscheidenden kriegerischen Auseinandersetzung des Petrokrieges verlor. Angeblich ließ dieser unglückliche Umstand Sterns Schuld aus der Sicht seiner Vorgesetzten und aller Historiker noch viel größer erscheinen. Man sagt außerdem, daß das Pentagon die *Shiloh* nie wissentlich geopfert hätte. Es muß also einen Plan gegeben haben, der einen Erfolg der USA versprach. Sterns Versagen bestand darin, daß er nicht imstande war, dieses geheime Vorhaben zu verwirklichen. Stern selbst hat sich nie öffentlich zu dem Vorfall geäußert. Der Pentagon verweigert gleichfalls jegliche Aussage. Es steht wohl fest, daß wir nie herausfinden werden, was wirklich geschah, bevor wir nicht beide Versionen der Geschichte in Erfahrung gebracht haben.

Wir wissen jedoch, daß Stern und Lyle Richards die einzigen Überlebenden des *Shiloh* Kommandos waren. Berichte, wonach Stern der einzige Überlebende der *Shiloh* Katastrophe war, entsprechen also keinesfalls der Wahrheit. Wir dürfen annehmen, daß Sterns Austritt aus der Navy und die Gründung der Wildcats mit dem Verlust der *Shiloh* zu tun hatten. Vielleicht trieb in diese traumatische Erfahrung dazu, in das tödliche Söldnergeschäft einzusteigen. Wenn Männer unbedingt ihr Leben riskieren mußten, dann sollte es jetzt in einem Geschwader geschehen, in dem man für sich selbst und seinen persönlichen Gewinn kämpfte. Gleichzeitig wehrte er sich aber gegen die Kaltblütigkeit der typischen Söldnergeschwader. Unter diesen Umständen war die Entstehung eines Kommandos wie den Wildcats nur eine logische Folge. Die Wildcats stellten einen Kompromiß dar, den Stern mit sich selbst und seinem Gewissen schloß.

Bald nachdem Stern die Wildcats gegründet hatte, erschien sein alter Freund und Rivale Jean-Paul Prideaux erneut auf der Bildfläche. Im Gegensatz zu Stern war Prideaux zu selbstständig gewesen, um sich mit einer Militärkarriere zufriedenzugeben. Nachdem er vier Jahre lang pflichtgemäß in der Navy gedient hatte, trat er aus dem Militär aus. Die Unabhängigkeit und das große Geld lockten ihn zu sehr. Jahrelang trieb er sich herum und arbeitete für verschiedene Luftfahrtgesellschaften und Söldnerkommandos. Endlich kam er nach Istanbul, um dort als freiberuflicher Pilot sein Glück zu versuchen. Dort verbündete er sich mit Stern und wurde somit zum ersten Wildcatpilot. Die alten Bekannten waren wieder zusammen.

Die ersten Jahre waren nicht leicht. Der Söldnermarkt in Istanbul nahm erst allmählich Form an, und Arbeit war schwer zu finden. Auch der Reingewinn war anfangs noch keineswegs groß. Prideaux wurde nach und nach sehr verärgert, als Stern sich trotz des geringen Angebots auf dem Arbeitsmarkt wiederholt weigerte, unmoralische Aufträge anzunehmen. Letztendlich trennte er sich von den Wildcats und gründete die Jackals. Dieses neue Geschwader arbeitete sofort mit großem Gewinn. Dieser Verrat muß Stern sehr schwer getroffen haben. Der enorme Erfolg der Jackals ließ ihn wohl auch an seinen moralischen Bedenken zweifeln. Und doch standen die zwei Rivalen nach wie vor in Verbindung.

Was die Wildcats angeht: eine Sache ist sicher. Stern wird seine Ethos auch in einer unmoralischen Welt nicht aufgeben. Und das ist eine wahre Leistung.

Der Führer des Wolfsrudels

Ein JACKAL packt aus! Exklusiv: Ein Interview mit Jean-Paul Prideaux

Seit sie sich vor vier Jahren von den Wildcats abgesetzt und selbstständig gemacht haben, sind die Jackals zu einem der zehn erfolgreichsten Fluggeschwader der Türkei herangewachsen. Aus solchen Erfolgen werden Legenden geboren. Nachdem ihm zu Ohren gekommen war, daß SUDDEN DEATH den Wildcats eine eigene Ausgabe widmen würde, brach Prideaux erstmals sein Schweigen. Er setzte sich mit uns in Verbindung und versprach uns ein Exklusivinterview, unter einer Bedingung. Wir sollten dieses Interview in der Wildcat-Ausgabe drucken. Dem stimmten wir gerne zu.
"Ich möchte, daß man die Geschichte auch aus meiner Sicht hört", erklärte er am Telefon. "Zweifellos werden die Wildcats viele unangenehme Dinge über mich und mein Team zu sagen haben. Ich wollte auf diesem Wege meine eigene Version des Vorgefallenen wiedergeben." Ich traf mich mit Prideaux an seinem Stammtisch bei Selim's, wo das folgende Gespräch stattfand:

SD: *Man sagt mir, daß das hier Ihr Stammtisch ist. Stimmt das?*

PRIDEAUX: Ja. Der Manager von Selim's reserviert diesen Tisch jeden Abend für mich.

SD: *Verstehe ich das richtig: Ihre Arbeitgeber kommen hierher und bieten ihnen Aufträge an?*

PRIDEAUX: Ganz richtig. Daran kann man erkennen, wie erfolgreich wir in den letzten vier Jahren gewesen sind. Wie die meisten Söldner ging ich früher im Café von Tisch zu Tisch und versuchte, mir meine Kunden anzuwerben. Aber jetzt kommt die Arbeit zu mir.

SD: *Erlauben Sie, daß ich einen Augenblick das Thema wechsle. Erzählen Sie mir doch ein bißchen über Ihre Trennung von den Wildcats.*

PRIDEAUX: James Stern und ich kennen uns schon seit Annapolis. Damals schon war er nicht unbedingt praktisch veranlagt. Die Kriegsphilosophien interessierten ihn genauso wie die Kriegstechniken selbst.

SD: *Ja, und er war Klassenbester, nicht wahr? Sie waren der Zweitbeste?*

PRIDEAUX: (Pause) Ja. Ich habe nie bestritten, daß Stern ein ungeheuer fähiger Anführer ist. Ich zweifle lediglich an seiner Lebensführung als Söldner. Ihm lag nie viel daran, Geld zu verdienen.

SD: *Damit meinen Sie wohl Sterns Eigenart, nur "moralische" Missionen anzunehmen. Sie als Anführer der Jackals hingegen schrecken nicht davor zurück, sich für Missionen jeder Art zu interessieren.*

PRIDEAUX: Ein Auftrag ist eben ein Auftrag. Dabei will ich nicht sagen, daß ich die ethische Problemstellung dieses Geschäfts vergesse. Ich habe mich eingehend mit der Problematik befaßt. Aber ich bin dabei zu einem anderen Ergebnis als Stern gelangt.

SD: *Können Sie es denn rechtfertigen, jede Art von Mission anzunehmen, selbst wenn sie noch so anrüchig und verbrecherisch ist?*

PRIDEAUX: Ganz richtig. Sehen Sie, herkömmliche Moralvorstellungen lassen sich mit geschäftlichen Angelegenheiten oft nur schlecht vereinbaren. Die Idee des Bösen ist im persönlichen Leben oft sehr wichtig. Wenn es hingegen ums Geschäft geht, verliert dieses Konzept jegliche Bedeutung. Jeder Beruf, in dem der Tod eine Rolle spielt, wirft Fragen ethischer Art auf. Ethische Belange sind für Philosophen und Narren wichtig, aber nicht für einen Geschäftsmann. Die Entscheidung für das Böse ist eine Entscheidung, die aus freien Stücken getroffen wird. Geschäfte sind eine Funktion des freien Marktes. Wenn ich im Zuge eines Auftrages eine Tat verübe, geht es dabei nicht um Gut und Böse, sondern lediglich um Profit und Verlust.

SD: *Kommen wir auf Ihre Trennung von den Wildcats zurück. Können Sie uns erzählen, wie es dazu kam?*

PRIDEAUX: Selbstverständlich war das nicht eine plötzliche Entscheidung. Stern teilte mir von Anfang an mit, daß er entschlossen wäre, gewisse Arten von Aufträgen abzulehnen. Er wollte z.B. nicht mit dem Mord an Zivilisten in Verbindung gebracht werden. Er wollte auch bestimmte Arten von Organisationen nicht angreifen – Umweltschützer, Wohltätigkeitsvereine und so weiter. Er warnte mich davor, als ich zu den Wildcats stieß, aber damals war ich überzeugt, daß das ungewisse Söldnerleben ihn bald ändern würde.

SD: Was meinen Sie mit "ungewisse"?

PRIDEAUX: Wenn Sie zum Beispiel ein Industriegelände bombardieren, dann besteht doch immer die Möglichkeit, daß dabei auch Zivilisten draufgehen. Und wie steht es mit einer Mission gegen eine ganze Stadt? Vielleicht wollen Sie nur die Panzer auf der Straße treffen, aber was ist, wenn Sie Ihr Ziel verfehlen? Was, wenn Sie statt dessen ein Wohngebäude zerstören? Sie sehen also das Dilemma.

SD: Wie hat Stern dieses Dilemma bewältigt?

PRIDEAUX: Man kann sagen, daß er auf Nummer sicher ging. Er lehnte lukrative Missionen ab, wenn es ziemlich sicher war, daß dabei auch Zivilisten getötet werden würden. Er würde den "moralischen" Wert anderer Missionen instinktiv bewerten. Es war armselig.

SD: Was Sie also sagen wollen, ist, daß Stern unter allen Umständen versuchte, das Leben von unschuldigen Zivilisten zu schonen?

PRIDEAUX: Ja.

SD: Wenn man es aber von einem rein philosophischen Standpunkt aus betrachtet, tun wir das doch alle. Wir wählen bestimmte Charakterzüge und versuchen, ihnen so treu als möglich zu bleiben?

Jean-Paul Prideaux

PRIDEAUX: Ich möchte damit nur sagen, daß in bezahlten Kampfmissionen Menschen sterben müssen. Dabei ist es unwichtig, ob sie eine Zielscheibe darstellen oder nicht.

SD: Es stört Sie also nicht weiter, Zivilisten zu töten?

PRIDEAUX: Seien Sie nicht lächerlich. Selbstverständlich versuche ich nach Möglichkeit, die Todesfälle von Zivilisten ganz zu vermeiden oder zumindest einzuschränken. Aber ich bin nicht dazu bereit, schwer zu findende Aufträge abzulehnen, weil die Möglichkeit besteht, daß unschuldiges Blut vergossen werden könnte. Kein Fluggeschwader kann überleben, wenn es Aufträge aus solchen Gründen ablehnt.

SD: Aber die Wildcats HABEN überlebt.

PRIDEAUX: (Pause) Ein glücklicher Zufall. Manchmal beschützt Gott kleine Kinder und Narren. Jeder andere wäre schon lange am Ende gewesen. Wie dem auch sei; wir hatten eine Auseinandersetzung, und ich stieg bei den Wildcats aus. Mehrere Piloten stimmten mir zu und folgten mir. Sie waren ebenfalls der Meinung, daß es an der Zeit sei, eine Menge Geld zu verdienen. Ich führte mehrere schnelle, schmutzige Missionen durch, um an das nötige Kapital zu kommen. Daraufhin gründete ich die Jackals. Von da an waren wir für unsere Skrupellosigkeit bekannt, und das sagte vielen Mitgliedern der Geschäftswelt zu. Sie wollten keine Söldner, die die Richtigkeit ihrer Aufgabe anzweifelten oder im Notfall zögern würden. Sie wollten keine Leute, die fragen würden: "Wie viele Leute werden dabei draufgehen?". Sie wollten Männer, die statt dessen sagen würden: "Wie viele Leute wollen Sie töten?" Es vermittelt ihnen ein Gefühl der Sicherheit, wenn die Söldner ihre Arbeit schätzen.

SD: Ich habe noch die folgende Frage. In den vier Jahren seit Ihrer Trennung von den Wildcats haben die Jackals immer mehr Erfolg genießen können. Die Wildcats und die meisten anderen Geschwader in Istanbul müssen dagegen ums Überleben kämpfen. Sehen Sie das als Rechtfertigung Ihrer Philosophie? Und wie beurteilen Sie die Zukunft der Wildcats?

PRIDEAUX: Die beste Rechtfertigung ist der Erfolg. Die Wildcats schwimmen gegen den Strom, und im Grunde genommen

bewundere ich sie dafür. Man muß ihren Mut bewundern, auch wenn er fast zu tollkühn ist. Es erinnert mich immer an Don Quichotte und seine Windmühlen, eine Art Edelwahnsinn. Ja, James Stern und ich treffen uns immer noch gelegentlich und spielen Schach. Besonders dann, wenn das Geschäft in Selim's sowieso schlecht geht.

SD: *Höre ich da ein wenig Nostalgie in Ihrer Stimme.*

PRIDEAUX: Nun ja. Die besten Freunde sind immer noch die alten Feinde.

SD: *Das stimmt wohl. Mir liegt nur noch eine Frage am Herzen. Wie sehen Ihre Prognosen für die Wildcats aus?*

PRIDEAUX: Sie sind verloren. Daran besteht meiner Meinung nach überhaupt kein Zweifel. Sie überleben gerade von einer Mission zur nächsten, immer ein Auftrag von totalem Bankrott entfernt. Das ist keine gute Voraussetzung für eine gesicherte Zukunft. Ich möchte an dieser Stelle allen Wildcats einschließlich Stern ein Angebot machen. Ich garantiere jedem Wildcatmitglied eine Stelle in meinem Geschwader, wenn sie es wünschen. Sie sind alle verdammt gute Piloten.

SD: *Sie würden sie alle aufnehmen?*

PRIDEAUX: Wenn sie sich nach meiner Philosophie richten, dann selbstverständlich.

SD: *Colonel Prideaux, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.*

PRIDEAUX: Es war mir ein Vergnügen.

"WIR MACHEN ES RICHTIG - ODER GAR NICHT!"

Es geschieht ständig: Sie stellen Söldner ein, um die Konkurrenz aus dem Weg zu räumen, aber Sie haben da auch noch ein persön-liches Problem, das Sie einfach nicht in Ruhe läßt. Vielleicht ist Ihre Ehe in die Brüche gegangen. Oder es handelt sich um Ihre kranke Mutter, die schon viel zu lange lebt. Oder vielleicht sind Sie einfach wütend auf den Idioten, der Sie auf dem Weg zur Arbeit nicht vorbeilassen wollte.
"Was soll ich nur tun", fragen Sie sich verzweifelt.
Sie haben die Antwort vor sich. Jean-Paul Prideaux und seine Jackals erleichtern vielen Leuten schon seit über fünf Jahren das Leben. Ob Ihr Anliegen berechtigt ist oder nicht, legal oder nicht - die Jackals sind hier, um Ihnen zu helfen.

"WIR SCHEREN UNS NICHT UM GERECHTIGKEIT - WIR WOLLEN GELD"

"EINE FANTASTISCHE GESELLSCHAFT FÜR EINE GROßE WELT"

Zusammen auf eine bessere Zukunft hinzuarbeiten ist eine schwere Aufgabe, aber mit Ihrer Hilfe können wir es schaffen. Schließen Sie sich der TransWorld Petrochem Familie an! Wir bieten tolle Möglichkeiten für begeisterte Berufspiloten mit Kampferfahrung, die Teil eines dynamischen, ständig wachsenden Konzerns werden wollen.

Rufen Sie uns an: 1-800-SIGNUPP.

DAS JAHRZEHNT DER UNRUHEN NEIGT SICH DEM ENDE ZU

Obwohl das Jahrzehnt von 2000-2010 von den Medien zum "Jahrzehnt der Unruhen" erklärt worden ist, haben sowohl Historiker als auch Soziologen dieses Schlagwort aufs heftigste abgelehnt. Diese Gelehrten machen immer wieder darauf aufmerksam, daß die politischen Umwälzungen in den ersten Jahren des 21. Jahrhunderts eigentlich nur Auswirkungen der politischen Entwicklungen in den 80er Jahren darstellen – die katastrophale Umweltpolitik der Vereinigten Staaten, die Konflikte im Mittleren Osten, weltweite Abhängigkeit von Ölvorräten, der Zusammenbruch der Sowjetunion und der daraus resultierende aufkeimende Nationalismus. Es ist offensichtlich, daß das Geschehen der achtziger und neunziger Jahre die Umverteilung der globalen Machtverhältnisse nach 2000 entscheidend beeinflußt hat - in dieser Hinsicht muß man den Akademikern recht geben. Aus der Sicht eines Laien jedoch hat dieses Jahrzehnt Unruhe und Aufruhr wie noch nie zuvor mit sich gebracht.

Trotz aller Debatten und aller offiziellen Bezeichnungen haben wir bei *SUDDEN DEATH* uns einstimmig dafür entschieden, die letzten zehn Jahre "Das Jahrzehnt des Söldners" zu taufen. Wir wollen hiermit auf den unerhörten Anstieg von bezahlten Söldnern aufmerksam machen. Wir haben für Sie einige der wichtigsten Nachrichtenmeldungen der letzten zwei Jahrzehnte zusammengestellt, die unser Redaktionsteam als entscheidende Meilensteine auf dem Weg in eine neue Weltordnung des nächsten Jahrzehntes einstuft.

1992 Das Machtvakuum, das durch den Zusammenbruch der Sowjetunion und die Gründung der GUS in Osteuropa entstanden ist, löst bei den Minderheiten vieler osteuropäischer Staaten militante nationalistische Gefühle aus. Trotz der Beteuerungen der Zentralregierung, sich sowohl Perestroika als auch demokratischen und kapitalistischen Idealen zu widmen, versucht die Mehrheit der umliegenden Satellitenstaaten aus nationalistischen Beweggründen heraus, sich von der GUS zu lösen. Diese Entwicklung hat mehrere unbedeutende militärische Konflikte innerhalb der GUS zur Folge. Die Spannungen dieser aufflammenden Konflikte an mehreren Grenzen verursachen ihrerseits ein Wiedererstarken des konservativen Regierungsflügels, erneute Zentralisation der Regierungsmacht und vor allem wachsende Unzufriedenheit der nationalistischen Fronten.

1994 Irak erklärt sich öffentlich zur Nuklearmacht. Eine U.N.-Resolution verurteilt den Irak und fordert zum militärischen Vorgehen gegen das Land auf. Die Vereinigten Staaten schicken die ersten Besatzungstruppen seit Operation Desert Storm nach Saudi Arabien. Operation Fallout soll gezielte Angriffe auf irakische Nukleareinrichtungen durchführen. Diese Angriffe entpuppen sich aber bald als eher ungezielte Aktionen. Mehr als zwanzig US Raketen schlagen in Wohngebiete ein und töten zahllose unschuldige Zivilisten. Die daraus resultierenden Anti-USA-Bewegungen im Mittleren Osten schließen sich schnell zusammen, um einen heiligen Krieg gegen die westlichen Industrienationen zu beginnen. Ölexporte werden eingestellt. Ausländer werden im Mittleren Osten grausam ermordet.

Die USA greift im Gegenzug den Irak und den Iran an. Zur gleichen Zeit steigert die amerikanische Regierung aufgrund des Mangels an Erdölprodukten die Ölproduktion und die Bohrprojekte in Alaska. Mehrere Unfälle verursachen Umweltkatastrophen unübersehbaren Ausmaßes. Alaska protestiert heftig und verklagt die amerikanische Regierung. Die Klage wird vom Obersten Gerichtshof abgewiesen.

1995 Der europäische Nationalismus, der zuerst in den GUS Staaten aufgekeimt ist, greift auf alle westlichen Nationen über. Unabhängigkeitsbestrebungen in England, Wales und Schottland lassen den Terrorismus aufblühen. Die gesamte westliche Welt hält entsetzt den Atem an, als das englische Parlamentsgebäude am Guy Fawkes Tag während einer Sitzung von Terroristen in die Luft gesprengt wird.

1997 Im Mittleren Osten wird der Frieden wiederhergestellt, nachdem die westlichen Mächte den Osten militärisch und wirtschaftlich in die Knie zwingen. Aber alles hat seinen Preis. Die Zerstörung zahlloser Ölfelder bewirkt eine globale Energiekrise. Trotz erbitterter Proteste der Bevölkerung Alaskas wird die Ölförderung in Alaska weiter gesteigert. Zusätzlich konzentriert sich die amerikanische Regierung auf neue Bohrmöglichkeiten im Meer und Erweiterung der nuklearen Energiegewinnung. Diese Energiepolitik wird von militanten Umweltschützern erbittert bekämpft. Terroristische Anschläge dieser extremistischen Gruppen steigen von 1996 bis 1997 um über 700%.

1998 Die USA, Großbritannien und Deutschland erschrecken vor der zunehmenden Eskalation des internationalen Terrorismus und versuchen, eine weitere Destabilisation der globalen Machtverhältnisse durch militanten Nationalismus zu unterbinden. Aus diesem Grund schicken die USA, Großbritannien und Deutschland Truppen in die GUS, um die Zentralregierung bei der Ausmerzung der Rebellen zu unterstützen.

2000 Die Truppen der westlichen Nationen, die auf der Seite der GUS Zentralregierung gekämpft haben, werden besiegt und ziehen sich zurück. Die GUS verfällt in totales Chaos.
Der zweite wirtschaftliche Zusammenbruch in Amerika beginnt am 16. April 2000. Die Energiekrise ruft eine Panik an der Börse hervor, die durch den niedrigen Dollar - Yen Kurs noch verschlimmert wird. Es kommt zum "Pay Day", dem schwerwiegendsten Börsencrash seit der Depression in den dreißiger Jahren. Da die japanischen Aktienhändler nicht mehr bereit sind zu helfen, müssen die drei größten Banken im Westen - "FISCOMP", "First Allied Bank and Trust" und "United States Commodities" - ihre Türen schließen. Das wiederum verursacht eine Panik bei allen amerikanischen Banken und S&L-Sparkassen. Der Regierung droht der Bankrott, da sie versucht, die Schulden der FDIC zu decken.
Zur selben Zeit bricht "The Big One" über Kalifornien herein, ein Erdbeben, das nicht nur die Oakland-, San Mateo- und Richmond-Brücken in San Francisco zerstört, sondern auch das gesamte Straßennetz und viele Gebäude in Los Angeles in Schutt und Asche legt. Kaliforniens gesamtes Wirtschaftsleben kommt zum Stillstand und Hunderttausende von Menschen werden als tot oder vermißt gemeldet. Als die Regierung sich aufgrund ihrer eigenen finanziellen Krisensituation weigert, Hilfe zu leisten, kommt es zu Aufständen in San Francisco und Los Angeles. Der Staat Kalifornien droht, die amerikanische Union zu verlassen. Daraufhin entsendet die Regierung Truppen in das Krisengebiet. Die Bevölkerung Kaliforniens leistet erbitterten Widerstand. Obwohl die Regierung genügend militärische Macht aufbringt, um den Aufstand niederzuschlagen, wird von unnötiger Gewalt abgesehen, um der öffentlichen Meinung entgegenzutreten und die wertvollen Rohstoffaufkommen in dem aufständischen Bundesstaat zu sichern.

2001 Während die Bundesbank nach Lösungen für die finanzielle Katastrophe sucht, erhebt der amerikanische Kongress neue Steuern, um den Bankrott der FDIC zu finanzieren. Die Politiker glauben, eine Antwort auf das Problem Kalifornien gefunden zu haben, und gewähren dem Staat Steuerfreiheit für die nächsten hundert Jahre. Kalifornien gibt sich damit zufrieden. Die restlichen Staaten sind jedoch empört. Texas erklärt als erstes seine Unabhängigkeit und setzt sich von den Vereinigten Staaten ab, zerfällt jedoch kurz darauf selbst in drei Staaten, da die Texaner sich nicht über ihre Schuldensituation einigen können. Alaska löst sich als nächstes aus dem Staatenbund und erklärt sich unabhängig. Gleichzeitig schließt der Staat die Alaska Pipeline und erklärt alle Ölvorkommen zum Besitz der neugeborenen Nation. Der Kongress entschließt sich dazu, Alaska mit militärischer Gewalt zur Rückkehr zu zwingen, da die Ölvorkommen durch die globale Energiekrise unentbehrlich sind; inzwischen hat Alaska jedoch mit Kanada einen Solidarpakt geschlossen, in dem Alaskas Unabhängigkeit anerkannt und militärischer Beistand im Falle eines Angriffes garantiert wird. Diese Situation eskaliert zu einem schwerwiegenden, internationalen Konflikt, der bald unter dem Namen Petrokrieg von 2001 bekannt wird. Die USA, Kanada, Alaska, die OPEC Länder und die restlichen Staaten der GUS liefern sich einen konventionellen Krieg um die Ölrechte in Alaska ohne Nuklearwaffen. Der Krieg läßt zahllose Ölfelder in Flammen aufgehen. Die unberührte Wildnis Alaskas wird völlig zerstört. Die Marine der USA und Kanadas erleiden schwere Verluste.

2002 Als Vergeltung für die Zerstörung Alaskas besetzen Umweltschützer den Yosemite National Park mit Waffengewalt. Dadurch kommt es zu einem offenen Krieg zwischen den extremistischen Umweltschützern und den fernöstlichen Besitzern der Setting Sun Inc. Gesellschaft, eines ausländischen Investitionskonzerns, der den Park als Touristenattraktion vermarktet. Zum ersten Mal werden Soldaten auf amerikanischem Boden eingesetzt. Der Kongress wird durch einen Skandal erschüttert, als führende Politiker beider Parteien mit dem sogenannten "Bloodmoney Scandal" in Verbindung gebracht und überführt werden. Abgeordnete des Kongresses werden des Amtsmißbrauchs beschuldigt. Sie haben erwiesenermaßen ihre Beziehungen benutzt, um amerikanisches Blut auf amerikanischem Boden zu vergießen, und das zur Wahrung der Interessen ausländischer Konzerne.

Am 1. Mai tritt H.R. 2343 in Kraft. Die IRS Steuerbehörde stellt 200000 neue Arbeiter ein und beginnt eine intensive Kampagne, um alle noch ausstehenden Steuern im ganzen Land einzutreiben. Diese sogenannten "witch audits" haben großangelegte Demonstrationen der Zivilbevölkerung zur Folge. Ganze Stadtteile von Washington werden während des "Juneteenth" Aufstandes niedergebrannt. IRS Beamte werden beschuldigt, die Bevölkerung zu terrorisieren. Verbitterung und Protest führen zu Aufständen in den meisten Städten der USA.

Nach den Verlusten im Petrokrieg von 2001 verliert die GUS ihren Status als Weltmacht. Sie wird von denselben Problemen zerrüttet, die auch die USA aufzulösen drohen: Bankrott, innenpolitischer Streit und Unabhängigkeitsbestrebungen der Einzelstaaten. Die Regierung wirbt um japanische Investitionen, und das rohstoffarme Japan wittert seine Gelegenheit. Japan nutzt die schwache Position der Russen aus, um den Yen zu hohen Zinsraten zu investieren. Sie eignen sich russisches Gebiet an, indem sie bei Zahlungsverzug die Hypotheken sofort für verfallen erklären. Auf diese Weise sind über 20% der GUS in den Besitz von Japan übergegangen.

2003 Nach der Unabhängigkeitserklärung von Texas folgen die Sezessionen von 14 der 50 Bundesstaaten der USA. Tennessee, Mississippi, Alabama und Georgia vereinigen sich zu einer Konföderation, dem Southern Confederate Bloc. North und South Dakota sowie North und South Carolina schließen sich jeweils zu einem Staat zusammen, um sich gegen die Bedrohung der IRS Steuerbehörde besser wehren zu können. Die Bundesregierung ignoriert die Ansprüche der einzelnen Staaten und erkennt die Sezessionen nicht an. Statt dessen versucht sie weiterhin, rückständige Steuern von abtrünnigen Staatsbürgern einzutreiben. In der Dezemberausgabe des *Time* Magazine erklärt die Redaktion in einem umstrittenen Leitartikel den Bürgerkrieg für unvermeidlich. Die Regierung stößt außerdem auf Widerstand, als sie Geldmittel für soziale und administrative Zwecke dem Militär widmet.

Nach dem finanziellen Zusammenbruch der Vereinigten Staaten und den gewalttätigen Versuchen der Steuerbehörden, zusätzliche Steuern von Konzernen und anderen Gesellschaften einzutreiben, treffen sich die größten internationalen Konzerne in Stockholm zum First Multinational Corporation Gipfeltreffen. In dieser Versammlung erklären die Unternehmen sich für selbstständig. Sie weigern sich außerdem, einzelnen terroristischen Nationen gegenüber verantwortlich zu sein (womit die USA und die IRS gemeint sind). Diese Unabhängigkeit stößt weltweit auf Widerstand. Die Konzerne bauen daraufhin ihre eigenen Verteidigungskräfte auf. Diese anfänglich defensive Taktik eskaliert bis zum Jahre 2005 zu brutalen Kriegen zwischen einzelnen Unternehmen.

2005 Präsident Guerrero nutzt seine Position in der Exekutive, um einen nationalen Ausnahmezustand über die USA zu verhängen. Außerdem bevollmächtigt er die IRS dazu, sich auch verfassungswidriger Mittel zu bedienen, um geschuldete Steuern von Unternehmen und abtrünnigen Staaten einzutreiben. Der Geschäftsführer der IRS heuert ein holländisches Söldnerkommando an, um die Steuern in New York City einzutreiben. Dabei schlägt die New Yorker Bevölkerung die Soldaten der IRS mit automatischen Waffen in die Flucht.

Immer mehr Söldner erscheinen auf der Bildfläche, um diesen neuen Bedarf an Soldaten zu decken. Istanbul wird zur Söldnerhauptstadt, nachdem die Türkei Söldnereinheiten diplomatische Immunität und andere Privilegien zusichert. Im Gegenzug erhält die Regierung 10% des Gewinns. Innerhalb kürzester Zeit entstehen innerhalb der türkischen Grenzen über ein Dutzend große Söldnerkommandos. Sie haben den idealen Handelsplatz für die Abwicklung ihrer zwielichtigen Geschäfte gefunden.

Die Söldner nutzen die Lücken im internationalen Recht und das Chaos in der neuen Weltordnung nach Kräften aus. Den Söldnerkommandos mit türkischen Hauptstützpunkten gelingt es, als Abgesandte der türkischen Regierung anerkannt zu werden. Auf diese Weise können sie unter dem Deckmantel ihrer diplomatischen Immunität ungestraft Aufträgen in anderen Ländern nachgehen.

Diese Immunität hindert andere Regierungen daran, Vergeltungsschläge gegen die türkischen Söldnerkommandos innerhalb ihrer Grenzen durchzuführen. Die betroffenen Regierungen beginnen selbst, türkische Geschwader mit der Vernichtung von Söldnerkommandos innerhalb ihrer Grenzen zu beauftragen. Die Türkei stört sich nicht weiter daran. Ganz im Gegenteil: Diese Entwicklung ist gut fürs Geschäft, und die Türkei beginnt, Auseinandersetzungen dieser Art nach Kräften zu fördern. Gleichzeitig heuern immer mehr ausländische Regierungen und Unternehmen Söldner an, um besonders riskante Angriffsmissionen zu fliegen. Auf diese Weise ist es ihnen möglich, ihre eigene Luftwaffe zu schonen. Mit diesem Status quo geben sich alle Parteien zufrieden. Die Söldner können durch die sehr großzügige Interpretation internationaler Rechte weiterhin ungestört ihre Missionen fliegen.

Der Handel mit Söldnern entwickelt sich für die Türkei zum florierenden Exportgeschäft.

Währenddessen haben sich Nicaragua, Honduras und El Salvador zusammengeschlossen und erklären sich zum Central American Block. Kurz darauf greifen sie Guatemala und Costa Rica in einem Zweifrontenkrieg an. Politische Unruhen greifen auf ganz Südamerika über. Der wirtschaftliche Zusammenbruch der Vereinigten Staaten erlaubt den südamerikanischen Staaten, ihre Schulden gegenüber den USA für nichtig zu erklären. Die Staaten Südamerikas sind durch diese unerwartete finanzielle Erleichterung beflügelt und entdecken den Luxus der Kriegsführung wieder. Es folgt eine Politik der Invasionen und des Konfliktes.

2008 Nach dem wirtschaftlichen Zusammenbruch in Italien verleibt sich der Vatikan neue Gebiete ein und erklärt sie zu den New Papal States (Neuen Päpstlichen Staaten). Die Vormachtstellung Japans in der Welt zieht neues westliches Interesse an östlichen Religionen nach sich. Die Römisch Katholische Kirche verliert immer mehr Gläubige an diese neue religiöse Bedrohung. Der Papst ist ernstlich besorgt. Er beauftragt den Medienkonzern Golan & Schwartz mit der Bekämpfung des Glaubensverlustes. Zur großen Erleichterung des kirchlichen Oberhauptes stellt sich dadurch das Problem nicht so sehr als Glaubenskrise, sondern eher als mangelndes Medienengagement heraus. Unter der Aufsicht von Golan & Schwartz wird der Exorzismus zum populären Fernsehspektakel. Verhütungsmittel werden erstmals offiziell anerkannt, und die katholische Kirche wird durch ihre Werbekampagne zum erfolgreichen Kult. Werbeannoncen in der Zeitung sind plötzlich an der Tagesordnung.

Die Vereinigten Staaten bleiben ihrer Philosophie des Kapitalismus und Terrorismus treu und beginnen damit, die Gewinne der in den USA arbeitenden Söldnerkommandos zu besteuern.

2011-20 **DIE VORHERSAGE FÜR DAS NÄCHSTE JAHRZEHNT:** Die Erdölvorräte schwinden weiter. Das Auto wird zum Luxus der reichen Elite. Benzin wird vor allem für die Schiffahrt, Lastwagentransporte, Energiegewinnung und militärische Verteidigung eingesetzt. Der Großteil des restlichen Sprits geht an Söldnerkommandos. Bis zum Ende des Jahrzehnts werden die Kosten für die Aufbringung des nötigen Treibstoffs bis zu 25% ihrer Bezahlung ausmachen. Die Energiekrise wird die OPEC weiter in ihrer Position als Weltmacht stärken. Sollten die Ölvorkommen im Mittleren Osten weiterbestehen, so könnten diese Länder sogar Japan als Weltmacht ablösen.

Japan erreicht eine Macht, die zu seiner Größe und seinen Rohstoffreserven in keinem Verhältnis mehr steht. Keine geschäftliche Entscheidung kann mehr getroffen werden, ohne auf dem Schreibtisch eines Japaners gebilligt zu werden.

Der Tourismus wird in der Türkei völlig erstickt, da das Anwerben und Beherbergen von professionellen Killern dem Land zu Recht einen schlechten Ruf einbringt.

Suchanzeigen

Reicher Informatiker sucht Killer weiblichen Geschlechts, um Ex-Freundin loszuwerden. Muß bereit sein, mir geschäftliche und private Gefälligkeiten zu erweisen. Bitte keine Jennifers. Fragen Sie nach Mighty Dog in Selim's Café.

MÖGEN SIE BACKWAREN? Älterer mexikanischer V-Mann sucht Kapital für geplante Konditorei: BETO'S ISTANBUL HOUSE OF MUFFINS. Hygienische Dampfbäckerei, vorzügliche Pralinen. Erwäge auch kleine Pfannkuchen. Lassen Sie bei Selim's BETO ausrufen. Bin dort meistens anzutreffen.

TESTPILOT SUCHT NACH ARBEIT: Sind Sie auch der Meinung, daß Mach 5 noch keine Geschwindigkeit ist? Können wir mehr rausholen? Sie liefern das Flugzeug - ich die Nerven. Rufen Sie 555-FAST an und hinterlassen Sie eine Nachricht. MELTDOWN.

Nervöser V-Mann sucht Therapeut. Stehe seit dem Verlust meines geliebten Fes unter furchtbarem Streß. Ich glaube, ständig von unsichtbaren Leuten beobachtet zu werden. Rufen Sie 555-6342 an. Fragen Sie nach Farhad.

Ehemaliger Schriftsteller, jetzt psychopathischer Killer, sucht nach Aufträgen. Arbeitet gerne mit Bestecken, Salz und anderen Haushaltsgegenständen. Spielt gerne mit seinen Opfern, stößt sie die Treppen hinunter, füllt ihre Atemwege mit Zement und denkt sich gern neue Folterungen aus, um sich zu rächen. Setzen Sie sich mit GULEMAN in Selim's Café in Verbindung.

HILFE! Muß unbedingt 900 verlorene Megabytes auf einem Netzwerk wiederfinden. Bitte um schnelle Nachricht! Rufen Sie 1 011-49-5421-895 *** Mr Zap ***

HAWAII SAGT DEN USA ALOHA

...und das bedeutet, daß Ihr Schiff vielleicht gerade im Hafen angelegt hat! Hawaii sucht erfahrene freiberufliche Kampfflieger, um Hawaii vor imperialistischen Vergeltungsschlägen der USA zu schützen. Ausgedehnter Urlaub im Inselparadies mit voller Kostendeckung im Lohnpaket eingeschlossen. Rufen Sie Ihre Reiseagentur an, um Näheres zu erfahren!

CONQUER

VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT

Wir kämpfen gegen die hohen Kosten des Überlebens

Wir von Conquer sind schon seit über zehn Jahren die führende Kampfversicherung. An der Spitze zu stehen, ist nicht immer leicht - aber es lohnt sich. Während andere Versicherungsgesellschaften sich auf ihren Lorbeeren ausruhen, suchen wir ständig nach neuen Wegen, um Ihren Versicherungsbedarf zu decken. Sprechen Sie noch heute mit Ihrem Versicherungskaufmann, um mehr über unsere neue ELC Haftpflichtversicherung zu erfahren. Im Falle einer Katastrophe deckt Conquer außerdem bis zu 80% eines unvorgesehenen Lohnausfalles.

Conquer Versicherungsgesellschaft - wo der Kunde König ist.

INHALTSVERZEICHNIS

SPIELBEGINN

1. Installieren Sie bitte zuerst *Strike Commander* auf Ihrer Festplatte. (Genauere Installationsanweisungen finden Sie in der **Installationsanleitung**.)
2. Wählen Sie das Laufwerk, auf dem Sie das Spiel installiert haben. (Wenn Sie das Spiel z.B. auf dem C-Laufwerk installiert haben, tippen Sie jetzt "C:" und drücken Sie [Enter].)
3. Wählen Sie das *Strike Commander* Verzeichnis. (Wenn Sie das Spiel im vorgegebenen Verzeichnis eingespeichert haben, tippen Sie "CD \SC" und [Enter].)
4. Beginnen Sie das Spiel (indem Sie "STRIKE" und [Enter] tippen).

Nach einem kurzen Filmausschnitt wird das Startmenü auf Ihrem Bildschirm erscheinen.

Anmerkung: Wenn Sie *Strike Commander* zum ersten Mal spielen, ist die CONTINUE GAME (Spiel fortführen) Option noch nicht verfügbar. Haben Sie noch kein begonnenes Spiel gespeichert, so steht Ihnen auch die LOAD GAME (Spiel laden) Option noch nicht zur Verfügung.

Start New Game (Neues Spiel beginnen). Um das *Strike Commander* Spiel zu beginnen, wählen Sie mit Ihrer Maus oder Ihrem Joystick Cursor START NEW GAME (Neues Spiel beginnen).

Training Mission (Übungsmissionen). Wenn Sie sofort einsteigen wollen, wählen Sie TRAINING MISSION (Übungsmissionen). Sie können diese sehr flexible Option dazu verwenden, selbst Übungsmissionen auf Luft- oder Bodenziele vorzubereiten und zu fliegen. Mit dieser Auswahl ist es auch möglich, *Strike Commander* weiterzuspielen, nachdem Sie den festgelegten Spielablauf bereits beendet haben. Übungsmissionen wirken sich nicht auf Ihren Status im Spiel aus. Sie stellen jedoch die ideale Möglichkeit dar, Ihr Flugkönnen und Ihre Kampffähigkeiten zu verbessern. Gleichzeitig können Sie sich dabei gegnerische Flugzeuge und andere Fahrzeuge näher ansehen.

Wenn Sie zum ersten Mal mit einem Flugsimulator spielen, ist es durchaus ratsam, ein paar Übungsmissionen zu fliegen.

View Objects (Gegenstände betrachten). Die Auswahl von VIEW OBJECTS (Gegenstände betrachten) erlaubt Ihnen, Flugzeuge, Panzer, Lastwagen, Waffen und andere Gegenstände, die Ihnen im Spiel begegnen werden, aus einem dreidimensionalem Blickwinkel zu betrachten. Benutzen Sie VIEW OBJECTS, um sich sowohl mit der eigenen als auch mit der feindlichen Ausrüstung vertraut zu machen. Oder genießen Sie einfach die vollendeten Grafiken.

Load Game (Spiel laden). Wählen Sie LOAD GAME (Spiel laden), um Spiele fortzusetzen, die Sie bereits abgespeichert haben. Wenn Sie diese Auswahl treffen, erscheint eine Liste der gespeicherten Spiele. Suchen Sie den Namen des gewünschten, abgespeicherten Spiels aus, und klicken Sie auf die LOAD (Laden) Taste. Sie werden sich an dem Punkt wiederfinden, an dem Sie zuletzt gespeichert hatten - in den Kasernen am Wildcat Stützpunkt oder im Zelt am Angriffsstützpunkt.

Continue Game (Spiel fortsetzen). *Strike Commander* wird Ihr Spiel von Zeit zu Zeit automatisch abspeichern, um Ihre Fortschritte mitzuverfolgen. Für gewöhnlich wird nach einer Mission oder nach Ihrer Rückkehr zum Wildcat Stützpunkt gespeichert. Diese Auto-Save Funktion ist eine zusätzliche Absicherung, keine volle Speicheroption. Es ist mit Auto-Save auch nicht möglich, zu früheren Missionen zurückzukehren. Deshalb sollten Sie zusätzlich den Speicherbefehl häufig benutzen. Wenn Sie das Spiel jedoch abbrechen, ohne vorher gespeichert zu haben, und zu einem späteren Zeitpunkt CONTINUE GAME (Spiel fortsetzen) vom Startmenü wählen, werden Sie zur Position Ihres letzten Auto-Save zurückgebracht. Wollen Sie dagegen eines Ihrer abgespeicherten Spiele fortsetzen, wählen Sie LOAD GAME vom Startmenü.

STARTING A NEW GAME (NEUES SPIEL BEGINNEN)

Wenn Sie START NEW GAME (Neues Spiel beginnen) gewählt haben, wird eine "Mercenary Defense License Application" (Bewerbung für die söldnerlizenz) auf Ihrem Bildschirm erscheinen. Tragen Sie Ihren Nachnamen, Vornamen und ein Kennwort in die vorgegebenen Zeilen ein. Drücken Sie [Enter] oder [Tab], um den Cursor zwischen den Zeilen hin- und herzubewegen. Mit [Backspace] können Sie Ihre Fehler verbessern.

Wenn Sie alle drei Felder eingefüllt haben, drücken Sie [Enter], um das Spiel zu beginnen. Ihr Jeep wird zum Wildcat Stützpunkt fahren, und das Spiel kann beginnen.

STRIKE COMMANDER ABBRECHEN

Wir raten Ihnen, das Spiel von den Kasernen oder dem Zelt am Angriffsstützpunkt aus zu speichern oder abzubrechen. Wenn Sie das Spiel allerdings sofort abbrechen wollen, müssen Sie ein [X] eingeben. Diese Funktionstaste erlaubt Ihnen jedoch nicht, Ihr Spiel zu speichern.

TRAINING MISSIONS (ÜBUNGSMISSIONEN)

Wenn Sie den Befehl TRAINING MISSION (Übungsmissionen) von Ihrem Startmenü gewählt haben, erscheint der Hintergrund für den Luftnahkampf. Sie müssen sich entweder für einen Luftnahkampf oder eine Mission auf ein Bodenziel entscheiden. Wählen Sie bitte DOGFIGHT, um den Luftnahkampf mit feindlichen Flugzeugen zu erproben. Wenn Sie aber Angriffe auf Bodenziele fliegen wollen, müssen Sie SEARCH AND DESTROY (Suchen und Zerstören) auswählen.

Der Befehl BACKUP (Zurück) läßt Sie zu jedem beliebigen Zeitpunkt zu einem bereits gezeigten Optionsfenster zurückkehren. Sie können bis zum Startmenü zurückgehen. Wählen Sie CANCEL, um das Startmenü wieder auf Ihrem Bildschirm erscheinen zu lassen.

Air-to-Ground Missions (Luftangriff auf Bodenziele)

Nachdem Sie SEARCH AND DESTROY (Suchen und Zerstören) gewählt haben, wird man Sie kurz über das Ziel Ihrer Mission aufklären. Dann werden Sie gebeten, Ihre Auswahl zu bestätigen. Wenn Sie ACCEPT anklicken, können Sie mit dem neuen Optionsfenster Waffen aussuchen. Klicken Sie mit der Maus auf die gewünschte Waffe. Die Waffe wird dann automatisch an den Waffenstationen unter den Flügeln Ihres Kampfflugzeuges erscheinen. Waffen werden immer paarweise aufgeladen. Wenn Sie auf ein Waffensystem klicken, das sich bereits an Ihrem Flugzeug befindet, wird es automatisch abmontiert und wieder auf den Transportlader zurückgelegt. (Wenn Sie Genaueres über das Aufladen von Waffen erfahren wollen, dann sehen Sie bitte unter **Loading Your Weapons (Aufladen von Waffen)**, Seite 54 nach.) Nachdem Sie Ihre Auswahl beendet haben, können Sie das Cockpit anklicken, um eine Mission zu fliegen oder die Tür zur Flugzeughalle wählen, um zum Startmenü zurückzugelangen.

Dogfight Missions (Luftnahkampfmissionen)

Nachem Sie DOGFIGHT (Luftnahkampf) gewählt haben, wird man Sie kurz über das Ziel Ihrer Mission aufklären. Am unteren Rand Ihres Bildschirms werden eine Reihe numerierter Tasten zu sehen sein. Wählen Sie die gewünschte Anzahl feindlicher Flugzeuge für die erste Gruppe, die Sie bekämpfen müssen. Danach können Sie den gewünschten feindlichen Flugzeugtyp angeben.

Nachdem Sie die Anzahl und den Typ des Flugzeuges ausgewählt haben, stehen Ihnen vier verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Klicken Sie ENOUGH (Genug), wenn Sie nur eine Gruppe feindlicher Flugzeuge bekämpfen wollen. Um gegen mehrere Gruppen zu kämpfen, müssen Sie MORE (Mehr) wählen und dann die Anzahl und den Flugzeugtyp der nächsten feindlichen Gruppe bestimmen.

Nachdem Sie den gewünschten Missionstyp und die Zusammenstellung der feindlichen Staffel gewählt haben, können Sie die Höhe bestimmen, in der der Kampf beginnen soll (5,000, 15,000 oder 25,000 Fuß). Wenn Sie die gewünschte Höhe festgelegt haben, müssen Sie sich für einen ROOKIE (Anfänger), VETERAN (Veteran) oder ACE (Flugas) als Gegner entscheiden. Dann können Sie Ihre Waffen auf das Flugzeug laden. Klicken Sie einfach mit der Maus auf das gewünschte Waffensystem, das Sie auf Ihr Flugzeug laden wollen. Die Waffe wird automatisch an den Waffenstationen unter den Flügeln Ihres Kampfflugzeuges erscheinen. Waffen werden immer paarweise aufgeladen. Wenn Sie auf ein Waffensystem klicken, das sich bereits an Ihrem Flugzeug befindet, wird es automatisch abmontiert und wieder auf den Transportlader zurückgelegt. (Wenn Sie Genaueres über das Aufladen von Waffen erfahren wollen, dann sehen Sie bitte unter **Loading Your Weapons (Aufladen von Waffen)**, Seite 54 nach.) Nachdem Sie Ihre Auswahl beendet haben, können Sie das Cockpit anklicken, um eine Mission zu fliegen oder die Tür zur Flugzeughalle wählen, um zum Startmenü zurückzugelangen.

Genauere Anweisungen für Übungsmissionen finden Sie unter **Practice Missions (Übungsmissionen)**, Seite 80.

VIEW OBJECTS (GEGENSTÄNDE BETRACHTEN)

Wenn die View Objects (Gegenstände betrachten) Funktion auf Ihrem Bildschirm erscheint, sehen Sie eine F-16, wie sie auch im Spiel erscheint. Am Anfang wird sich das Flugzeug drehen. Klicken Sie mit der rechten Maustaste auf die ROTATE (Rotation) Taste, um die Rotationsrichtung zu ändern. Sie müssen die linke Maustaste wählen, um den Gegenstand zum Stillstand zu bringen. Wenn Sie die Rotation bereits abgeschaltet haben, können Sie den Gegenstand mit der linken Maustaste schrittweise rotieren und ihn aus verschiedenen Blickwinkeln betrachten. ↑ und ↓ lassen den Gegenstand um die Horizontalachse rotieren, mit ← und → können Sie die Vertikalachse wählen.

Wählen Sie den nach oben zeigenden ZOOM Pfeil, um den Gegenstand näher zu betrachten. Der nach unten zeigende ZOOM Pfeil läßt Sie wieder an Ihren ursprünglichen Standort zurückkehren. Die Tasten mit den Namen anderer Gegenstände aus *Strike Commander* lassen Sie auf die gewünschten Objekte umsteigen. Sie werden nach der Auswahl auf Ihrem Bildschirm erscheinen.

AUSWAHLMÖGLICHKEITEN IM SPIEL

OPTION SCREENS (OPTIONSFENSTER)

Strike Commander verfügt über ein umfassendes Optionsfenstersystem, das Ihnen erlaubt, die Grafik-, Audio- und Flugeigenschaften des Spiels auf Ihre Hardware und Ihren Geschmack abzustimmen. Sie können die Optionsfenster vom Cockpit aus aktivieren, indem Sie ein O tippen.

Configuration (Konfiguration)

Im Hauptkonfigurationsmenü finden Sie folgende Tasten:

- **ROOKIE**, **VETERAN** and **ACE** (Anfänger, Veteran und Flugas). Legt den Gesamtschwierig-keitsgrad des Spiels fest.
- **SAVE** (Speichern). Speichert Ihre Gesamtauswahl.
- **DEFAULT** (Vorgegebene Auswahl). Stellt die vorgegebene Auswahl wieder her.
- **EXIT** (Abbrechen). Bricht die Besichtigung der Optionsfenster ab.
- **EXIT GAME** (Spiel abbrechen). Erlaubt Ihnen, das Spiel ganz abzubrechen. Entscheiden Sie sich für EXIT GAME (Spiel abbrechen), erscheint ein Optionsfenster mit den folgenden Auswahlfeldern:
  - **RESTART** (Neu anfangen). Läßt die Mission von vorne beginnen.
  - **ABORT** (Abbrechen). Bricht die gerade geflogene Mission ab und bringt Sie zum Stützpunkt zurück, so als wäre die Mission noch nicht geflogen worden. Mit diesem Befehl können Sie zum Beispiel Ihre Waffenauswahl ändern oder eine Zusammenfassung Ihres Missionszieles noch einmal anhören.
  - **CONTINUE** (Fortfahren). Diese Option läßt Sie das Spiel abbrechen und zum Stützpunkt zurückkehren, so als ob Sie an diesem Punkt die Mission beendet hätten. Dieser Befehl ist hilfreich, wenn man die Ziele der Mission bereits erreicht hat und die Mission nicht mehr bis zur Landung weiterspielen will. Es ist mit CONTINUE also möglich, abzubrechen, ohne vorher die Mission zu Ende gespielt zu haben. Seien Sie also sicher, daß Sie wirklich an diesem Punkt abbrechen wollen!
  - **EXIT** (Abbrechen). Läßt Sie zum Hauptkonfigurationsmenü zurückkehren.

Mit den anderen Tasten können Sie die unten aufgeführten Optionsfenster aufrufen. Wenn Sie das Spiel beschleunigen wollen, sehen Sie bitte unter **Troubleshooting** in der **Installationsanleitung**. Sollte ein Feld nicht funktionieren, deutet das wahrscheinlich darauf hin, daß Ihr System nicht über genügend Speicherkapazität verfügt, oder daß Ihnen die benötigte Hardware fehlt.

Wählen Sie SAVE (Speichern) im Hauptkonfigurationsmenü, wenn Sie mit Ihrer Gesamtauswahl zufrieden sind. Ihr Spiel wird diese Optionen automatisch beibehalten, bis Sie sie umändern.

Detail (Detail)

Ihr Spiel wird automatisch die Detaileinstellungen auswählen, die Ihrem Computersystem am besten entsprechen. DETAIL erlaubt Ihnen aber außerdem, die detaillierte Darstellung der Gegenstände und des Terrains zu verändern, indem Sie jederzeit eine bestimmte Beschaffenheit oder Farbschattierung an- oder abstellen können. Das kleine Fenster in der Mitte dieses Optionsfensters zeigt Ihnen, wie jede Veränderung sich auf die Grafiken im Spiel auswirken wird. Je weniger Details Sie festlegen, desto schneller erfolgt die Bildabfolge und desto gleichmäßiger wird Ihr Spiel (bis zu einem gewissen Grad). Sie können das Detail mit den folgenden Tasten bestimmen:

- **TERRAIN** (Terrain)
  - **GOURAUD** (Gouraud). Die ebenmäßige Farbabstufung des Terrains.
  - **TRANSITION** (Übergang). Der Übergang von einer Terrainfarbe und Beschaffenheit zur anderen (z.B. der Übergang vom Wasser zum Land).
  - **INTEREST** (Landschaft). Die kleinen Baumgruppen und Steinformationen, die im Terrain verteilt sind.
  - **RIVERS** (Flüsse).
  - **FIELDS** (Felder). Der Flickenteppich der viereckigen Felder.
  - **CITIES** (Städte).
  - **RUNWAYS** (Start- und Landebahnen). Die Beschaffenheit der Start- und Landebahnen.
- **OBJECTS** (Gegenstände)
  - **GOURAUD.** Die ebenmäßige Farbschattierung an Flugzeugen und anderen Gegenständen.
  - **TEXTURE** (Beschaffenheit). Die Beschaffenheitsmarkierungen an den Flugzeugen und anderen Gegenständen.
  - **HI-LO** (Hoch - Niedrig). Legt den Grad der Detailliertheit jedes Gegenstandes von niedrig bis hoch fest. Es gibt drei Abstufungen.
- **HAZING** (Bildschärfe). Die Entfernung, in der das Terrain verschwimmt und mit dem Horizont verschmilzt. Es gibt fünf Abstufungen zwischen NEAR (Nah) und FAR (Fern).

Manche Einstellungen werden die Schnelligkeit der Bildabfolge (d.h. die Gleichmäßigkeit des Spiels) stärker beeinflussen. Das kommt ganz auf Ihr Computersystem an. Experimentieren Sie mit den verschiedenen Auswahlmöglichkeiten, bis Sie das gewünschte Gleichgewicht zwischen Detailliertheit und Schnelligkeit des Spiels gefunden haben.

Gameplay (Spielmöglichkeiten)

GAMEPLAY (Spielmöglichkeiten) läßt Sie den Schwierigkeitsgrad des Spiels durch die folgenden Tasten verändern:

- **UNLIMITED AMMO** (Unbegrenzte Munition). Versorgt Sie mit unbegrenzten Mengen der von Ihnen gewählten Waffensysteme.
- **EASY GUN HITS** (Leicht zu treffen). Erleichtert es, feindliche Flugzeuge mit den Bordkanonen abzuschießen.
- **ENEMY INTELLIGENCE** (Feindliche Informationen). Kontrolliert, wie gut der Feind informiert ist. ROOKIE (Anfänger) läßt Sie mit einem leichten Gegner kämpfen, ACE (Flugas) mit einem sehr gekonnten Gegenspieler.

Cameras (Kameras)

CAMERAS (Kameras) verleiht Ihnen mit den folgenden Befehlen Kontrolle über den Winkel der Kamera im Spiel:

- **AUTO SWITCHING** (Automatische Änderung des Bildsuchers). Ändert den Bildsucher automatisch, so daß Sie wieder vorne aus dem Cockpit sehen. Geschieht immer dann, wenn Sie in Gefahr sind, auf dem Boden aufzuprallen oder unter feindliches Feuer zu geraten.
- **WEAPON CAMERA** (Photo-MG). Aktiviert automatisch die Photo-MG, sobald eine Mission beginnt. Oder Sie können auch während einer Mission die Photo-MG anschalten.
- **VICTIM VIEW** (Zielkamera). Aktiviert automatisch die Zielkamera, sobald eine Mission beginnt. Mit diesem Befehl können Sie auch während einer Mission die Zielkamera anschalten.
- **TERRAIN IN GUN CAMERA** (Terrain aus dem Kamerawinkel der Bordkanonen). Erlaubt der Bordkanonenkamera, das Terrain aufzunehmen. Dadurch wird die Bildabfolge und damit die Geschwindigkeit Ihres Spiels verlangsamt. Gleichzeitig verbessert es jedoch die Qualität der Grafiken
- **WINDOW SIZE** (Fenstergröße). Läßt Sie bestimmen, wie groß das Spielfenster auf Ihrem Bildschirm sein soll. Wenn Sie SMALL (Klein) oder MEDIUM (Mittlere Größe) wählen, werden alle Gegenstände proportionsgetreu verkleinert. Ihr Blickfeld wird jedoch nicht kleiner, auch wenn Sie sich für ein kleineres Format entscheiden.

Flight (Flug)

FLIGHT (Flug) läßt Sie darüber verfügen, wie Sie das Flugzeug kontrollieren wollen, wie das Panorama vom Cockpit aus aussehen soll und wie Sie andere Dinge handhaben wollen, die mit der Mission selbst zu tun haben. Sie können zwischen den folgenden Befehlen wählen:

- **CONTROL** (Kontrolle) Sie können auswählen, wie Sie Ihr Flugzeug kontrollieren wollen. Alle Tasten, die nicht hervorgehoben sind, stehen Ihnen nicht zur Verfügung. Sie können zwischen KEYBOARD (Tastatur), MOUSE (Maus), JOYSTICK (Joystick) und THRUSTMASTER (Thrustmaster) entscheiden.
- **PANNING CONTROL** (Panorama aus dem Cockpitwinkel). Bestimmt, wie das Sichtfeld aus dem Cockpit kontrolliert werden soll. (Wie immer stehen die nicht hervorgehobenen Tasten nicht zur Verfügung). Sie können zwischen KEYBOARD (Tastatur), MOUSE (Maus), JOYSTICK (Joystick) und THRUSTMASTER (Thrustmaster) entscheiden. Der Befehl THRUSTMASTER läßt Sie den Blickwinkel mit dem Daumenkontrollknopf am Joystick bestimmen. Sie können außerdem immer und in jeder Einstellung den Winkel ändern, indem Sie den zweiten Knopf am Joystick drücken und den Joystick selbst bewegen.
- **MID-AIR COLLISIONS** (Zusammenstöße in der Luft). Erlaubt Ihnen, mit feindlichen Flugzeugen zu kollidieren, wenn dieser Befehl aktiviert ist.
- **EASY LANDINGS** (Leichte Landungen). Läßt auch schwierige Landungen glimpflich abgehen, wenn dieser Befehl aktiviert ist.
- **SHOW WEAPONS** (Zeigt Waffen). Zeigt Ihnen die Waffenladungen aller im Spiel beteiligten Flugzeuge, wenn dieser Befehl aktiviert ist. Diese Option verlangsamt die Bildabfolge (und macht das Spiel weniger gleichmäßig), besonders wenn viele Waffen geladen sind.
- **STALLS** (Sackflüge). Entscheidet darüber, ob Ihr Flugzeug Sackflüge ausführen kann oder nicht. Wenn der Befehl aktiviert ist, müssen Sie jederzeit mit einem Sackflug rechnen.

Cockpit (Cockpit)

Dieses Optionsfenster läßt Sie Ihr Cockpit selbst entwerfen. Je nachdem welchen Befehl Sie wählen, können Sie auch über Vorrichtungen verfügen, die in den heutigen Kampfflugzeugen noch nicht zu finden sind:

- **LADDER** (Künstlicher Horizont) Schaltet die Anzeige für den künstlichen Horizont im HUD an und aus.
- **TAPES** (Meßband) Schaltet die Anzeigen an und aus, die Ihnen im HUD die Geschwindigkeit und die Höhe über dem Meeresspiegel anzeigen.
- **AUTO TARGETING** (Automatische Zielsuche). Wenn dieser Befehl aktiviert ist und Sie kein Ziel ausgewählt haben, richtet sich der Computer automatisch auf ein Ziel, sobald es in Reichweite ist.
- **360° LOCK** (360 Grad Zielerfassung) Wenn Sie diesen Befehl aktiviert haben, werden die Bordcomputer automatisch auf Ihr Ziel gerichtet bleiben, auch wenn die Waffen, die auf dieses Ziel gerichtet sind, den Gegenstand nicht sehen können.
- **SMART TARGETING** (Intelligentes Zielen) Wenn dieser Befehl aktiviert ist, können Sie nicht auf freundliche oder bereits abgeschossene Flugzeuge zielen.
- **SUN GLARE** (Sonne blendet). Bestimmt, ob die Sonne Sie blenden kann oder nicht.
- **G EFFECTS** (G Effekte) Aktiviert und deaktiviert die Blackout und Redout Effekte, die bei zu vielen Gs erscheinen.
- **SMART RADAR** (Intelligenter Radar). Wenn dieser Befehl aktiviert ist, wird das gewöhnliche Radarsignal auf dem Bildschirm durch eine Reihe verschiedener Formen ersetzt, die anzeigen, ob das Ziel abgeschossen ist und ob es sich um ein freundliches, feindliches oder neutrales Flugzeug handelt. Eine genauere Aufschlüsselung der verschiedenen Formen finden Sie unter **Luft-Luft-Radar**, Seite 66.
- **360° RADAR.** Wenn dieser Befehl aktiviert ist, zeigt Ihnen Ihr Radar alle Ziele in der Umgebung Ihres Flugzeuges an. Ihr Flugzeug befindet sich im Mittelpunkt des Radarschirmes.
- **SMART RAW SCOPE.** (Intelligente RAW Anzeige) Wenn dieser Befehl aktiviert ist, werden alle Ziele gezeigt, die Radarwellen aussenden.

Audio (Audioeffekte)

Diese Tasten kontrollieren den Sound im Spiel. Wenn eine Taste nicht hervorgehoben ist, dann steht Ihnen dieser Befehl mit der Soundkarte oder den Soundkarten, die Sie installiert haben, nicht zur Verfügung. Sie können zwischen den folgenden Möglichkeiten auswählen:

- **MUSIC** (Musik). Stellt die Musik an oder aus.
- **SOUND FX** (Sound FX-Effekte). Stellt die Soundeffekte an oder aus.
- **SPEECH** (Sprache). Stellt das Sprechen im Spiel an oder aus.
- **DIGITAL FX** (Digital FX-Effekte). Stellt digitale Soundeffekte an oder aus.

TIME BURST (TURBOZEIT) UND TIME COMPRESSION (ZEITBESCHLEUNIGUNG)

[Tab] aktiviert die Time Burst (Turbozeit) Funktion. Turbozeit beschleunigt die Zeit im Spiel um das Sechsfache. Mit der [Tab] Taste können sie die Time Burst Funktion (Turbozeit) wieder abstellen.

[Shift][Tab] beschleunigt die Zeit um das Zweifache. Alles geschieht mit der doppelten Geschwindigkeit. Sie können die Geschwindigkeit auf das vierfache verdoppeln, wenn Sie noch einmal st tippen. Wenn Sie ein drittes Mal [Shift][Tab] tippen, läuft das Spiel wieder mit normaler Schnelligkeit ab.

BILDSUCHER

Mit *Strike Commander* können Sie von Ihrem Cockpit aus das Geschehen mit vielen neuartigen Bildsuchern mitverfolgen. Mit ein wenig Übung werden Sie diese verschiedenen Blickwinkel bald zu Ihrem Vorteil einsetzen können.

Die meisten Bildsucher schwenken die Kamera mit dem Joystick. Alle Bildsucher bis auf einen ersetzen Ihr HUD. Wenn Sie diese Winkel benutzen, fliegen Sie also ohne Instrumente. Wir müssen Sie davor warnen, daß die Mitarbeiter des Entwicklungsteams unzählige Flugzeuge haben abstürzen lassen, weil sie das Spiel zu lange aus einem externen Kamerawinkel mitverfolgt haben und dabei alle drohenden Gefahren völlig vergaßen.

Vergessen Sie nie, wo sich Ihre Maschine befindet und wo Sie hinfliegen, wenn Sie vom HUD zu einem externen Bildsucher wechseln. Und denken Sie daran, daß Sie nur ein [F1] tippen müssen, um sofort wieder aus dem Cockpit sehen zu können. Wenn der Befehl AUTO-SWITCHING (Automatische Änderung des Bildsuchers) aktiviert ist, werden Sie außerdem automatisch zum Cockpit zurückbefördert, sobald Sie dem Boden zu nahe kommen, das Flugzeug beschädigt wird oder sie in einen Sackflug geraten. (Siehe **Option Screens (Optionsfenster): Cameras (Kameras)**, Seite 49).

[F1] **Cockpit Camera (Cockpit Kamera).** Mit dieser Taste können Sie wieder zum Blickwinkel des Cockpits zurückkehren. Wenn Sie sich bereits in diesem Kamerawinkel befinden, zoomt ! den HUD näher oder weiter weg. Sie können sich im *Strike Commander* Cockpit mit Hilfe Ihrer Tastatur, eines zweiten Joysticks, einer Maus oder einem Thrustmaster Daumenjoystick umsehen — siehe **Option Screens (Optionsfenster): Cameras (Kameras)**, (Seite 49) für Ihre Wahl des gewünschten Kontrollmechanismus.

[F2] **Chase Camera (Kamera hinter dem Flugzeug).** Dabei läßt die Kamera Sie die Welt von kurz hinter und über Ihrem Flugzeug aus betrachten.

[F3], [F4] and [F5] stehen für **Left (Linke)**, **Right (Rechte)** und **Back Cockpit Cameras (Hintere Cockpit Kameras).**

[F6] **External Camera (Externe Kamera).** Drücken Sie [F6], um diesen Kamerawinkel zu aktivieren und benutzen Sie dann den Joystick (drücken Sie den #2 Knopf), um das Flugzeug von außen von allen Seiten zu betrachten. Mit [[] und []] können Sie ein- und auszoomen. Drücken Sie ein zweites Mal [F6] , um das Ihnen am nächsten stehende Flugzeug sehen zu können. Mit [Ctrl][F6] können Sie auf ähnliche Weise Gegenstände auf dem Boden von allen Seiten betrachten.

[F7] **Target to Player / Player to Target (Ziel und Spieler im Verhältnis zueinander).** Dieser Bildsucher behält Sie und ein mit Radar gewähltes Ziel im Auge. Nachdem Sie das erste Mal [F7] getippt haben, werden Sie Ihre Maschine aus dem Blickwinkel des ausgewählten Ziels sehen können. Tippen Sie erneut [F7], um den Blickwinkel umzukehren. Diesmal sehen Sie Ihr Flugzeug im Vordergrund und das Ziel im Hintergrund.

[F8] **Gun Camera (Photo-MG).** Dieser Bildsucher zeigt Ihr gewähltes Ziel (bei gesteuerten Waffen) oder eine Nahaufnahme Ihrer Schußrichtung (bei ungesteuerten Waffen). Wenn ein Ziel sich im Fadenkreuz Ihrer Photo-MG befindet, haben Sie ausgezeichnete Chancen, Ihr Ziel zu treffen. Dieser Bildsucher und die Cockpitkamera sind die einzigen Blickwinkel, bei denen man immer noch die HUD-Instrumente ablesen kann. Die Photo-MG ist besonders während eines Gefechtes nützlich, wenn man sie in Verbindung mit einer Waffenanzeige im HUD wie dem DGFT Modus verwenden kann. Sie ist außerdem sehr gut zu gebrauchen, wenn in einem Luftnahkampf feindliche Einheiten mit Ihren eigenen Einheiten vermischt sind. Nur innerhalb des Cockpits verfügbar.

F9 **Victim Camera (Zielkamera).** Mit diesem Bildsucher können Sie feststellen, wieviel Schaden Ihre Waffen an einem gewählten Ziel verursacht haben. Die Kamera zeigt Ihnen dazu eine Nahaufnahme Ihres Ziels. Sie können die Konfiguration Ihres Spiels so bestimmen (indem sie die Optionsfenster benutzen, siehe Seite 48-50), daß die Zielkamera automatisch zu passender Zeit eingeschaltet wird. F9 schaltet die Zielkamera ein und aus.

F10 **Weapon Camera (Waffenkamera).** Dieser Bildsucher behält die Waffe im Auge, die Sie gerade abgeschossen haben. Dieser Blickwinkel ist besonders beeindruckend. Sie können die Konfiguration Ihres Spiels so eingeben (indem Sie die **Optionsfenster** benutzen, siehe Seite 48-50), daß die Waffenkamera immer automatisch eingeschaltet wird, wenn Sie eine Waffe abschießen.) schaltet die Waffenkamera ein und aus.

Y **Auto Target Tracking (Automatischer Zielbildsucher).** Wenn Sie zum ersten Mal Y drücken und bereits ein Ziel gewählt haben, dann behält der Bildsucher dieses Ziel automatisch im Auge. Drücken Sie erneut Y , um diese Funktion zu deaktivieren. Unter **Option Screens (Optionsfenster**, Seite 48-50) finden Sie genauere Anweisung zur Handhabung dieses Bildsuchers.

Dieser sehr flexible Bildsucher hilft Ihnen dabei, als Kampfpilot ständigen Überblick über die Situation zu wahren - denn wenn Sie sich in der Luft befinden, müssen sie jederzeit wissen, was um Sie herum geschieht. Der automatische Zielbildsucher erlaubt Ihnen, sich schnell ein genaues Bild über die Situation zu machen.

DER WILDCAT STÜTZPUNKT

Man schreibt das Jahr 2011. Ihr Söldnerkommando, die Wildcats, müssen sich gegen Dutzende andere Söldnertrupps behaupten, die ebenso wie Sie nach Arbeit suchen. In einer solchen Atmosphäre des gnadenlosen Wettbewerbs ist es nicht leicht, sein tägliches Brot zu verdienen. Die meisten Kommandos, darunter auch die Wildcats, sind in Istanbul in der Türkei zu Hause, aber Ihre Missionen werden Sie rund um die Welt schicken.

Der Wildcat Fliegerhorst ist der Hauptstützpunkt Ihres Geschwaders. Nachdem Sie eine Reihe schwieriger Missionen geflogen sind, müssen Sie hierher zurückkehren, um Waffen zu kaufen, den Zustand des Geschwaders zu überprüfen und mit den anderen Wildcats zu sprechen. Von diesem Stützpunkt aus können Sie außerdem Selim's, eine Bar in Istanbul besuchen, wo V-Männer mit gefährlichen, aber lukrativen Missionen auf Sie warten.

Talking to the Wildcats (Mit den Wildcats sprechen). In der Flugzeughalle halten sich oft andere Wildcats auf. Sie können mit ihnen reden, indem Sie sie mit Ihrem Cursor anklicken. Sie geben Ihnen gerne Informationen über Missionen oder Tips fürs Fliegen. Sie sollten sich daher unbedingt die Zeit nehmen und eine Weile mit ihnen plaudern.

Sie können auch während eines Gesprächs das nächste Optionsfenster aufrufen, indem Sie Enter oder Spacebar drücken oder den linken Mausknopf drücken. Wählen Sie Esc, um das Gespräch abzubrechen.

Barracks (Wohnquartiere). Die rechte Tür führt zu den Wohnquartieren. Das ist einer der zwei Orte, wo Sie Spiele speichern und laden können. Sie sollten nach Möglichkeit sehr oft speichern, besonders nach der Beendung schwieriger Missionen. Klicken Sie die rechte Tür im Hangar an, um in die Wohnquartiere zu gelangen.

Office (Büro). Klicken Sie die linke Tür an, um ins Büro zu gelangen. Dort können Sie Informationen finanzieller Art einholen. Außerdem können Sie auf dem Abschußbrett Ihren Fortschritt mit dem anderer Wildcat Piloten vergleichen.

Jeep (Jeep). Wenn der Jeep vor dem Hangar steht, können Sie ihn anklicken, um zu Selim's zu fahren. In der Bar können sie unter anderem Missionen für Ihr Geschwader ergattern, mit anderen Piloten sprechen oder ganz einfach interessante Leute kennenlernen.

Optionsfenster Flugzeughalle

Transportlaster (zum Angriffsstützpunkt) (Flugzeug, für Missionen)

Jeep, zu Selim's

Zum Büro (Hauptbuch, Kataloge, Abschußbrett)

Wohnquartiere, (Spiel laden oder speichern)

Wildcats, mit denen Sie reden können

Transport Truck (Transportlaster). Sie werden viele Missionen ganz verschiedener Art fliegen. Handelt es sich dabei um Missionen in der Gegend, starten und landen Sie am Wildcat Hauptstützpunkt. Die meisten Aufträge sind jedoch weiter weg. Virgil, der Buchhalter, wird daher Vorbereitungen treffen, um in der Nähe des Missionszieles einen Angriffsstützpunkt aufzubauen. (Natürlich macht ein solcher Horst die ganze Sache teurer, aber es ist schließlich eine notwendige Investition). Wenn Sie eine Mission im Ausland annehmen, wird der Transportlaster vor der Flugzeughalle erscheinen.

Klicken Sie den Laster an, um die Wildcats und die benötigte Ausrüstung in ein C-130 Transportflugzeug zu laden. Diese Maschine bringt Sie dann zum Angriffsstützpunkt. Von dort aus kann Ihre Mission beginnen.

Fighter Plane (Kampfflugzeug). Wenn Sie eine Mission in Ihrer Gegend fliegen wollen, werden Sie vor der Halle keinen Laster, sondern eine F-16 erblicken. Klicken Sie das Flugzeug an, wenn Sie bereit sind, Ihre Mission zu fliegen.

Wenn Sie die F-16 anklicken, wird man Sie über Ihre Missionsziele und Ihre Flugpläne aufklären. Achten Sie genau auf diese Anweisungen - wenn Sie auch nur ein Treffen oder ein Ziel verfehlen, kann das Verdienstausfall, teure Ersatzkosten oder sogar den Tod eines Kollegen bedeuten. Machen Sie sich aber keine Sorgen, wenn die Ortsangaben etwas ungenau sind; eine Karte im Cockpit Ihrer Maschine wird Sie mit den Zielen Ihrer Mission erneut vertraut machen.

Für die ersten paar Missionen wird Stern, der Anführer der Wildcats, einen Flügelmann für Sie aussuchen. Nachdem Sie etwas mehr Erfahrung als Pilot gesammelt haben, können Sie dann Ihren eigenen Flügelmann wählen.

Wenn die Anweisungen beendet sind, wird das Optionsfenster für das Aufladen von Waffen auf Ihrem Bildschirm erscheinen.

LOADING YOUR WEAPONS (AUFLADEN VON WAFFEN)

Dieses Optionsfenster zeigt Ihnen Ihre F-16, die vor dem Hangar steht (oder vor dem Zelt, wenn Sie sich gerade am Angriffsstützpunkt befinden) und mehrere Stapel von Waffensystemen. Manche Waffen stehen Ihnen erst später im Spiel zur Verfügung. Machen Sie sich also keine Sorgen, wenn Ihnen die Auswahl zuerst recht kläglich erscheint. Mit diesem Optionsfenster können Sie darüber entscheiden, welche Waffen Ihr Flugzeug im Kampf verwenden wird.

Um Waffen aufzuladen klicken Sie mit Ihrer linken Maustaste eine Waffe an. Alle Waffen werden paarweise auf Ihr Flugzeug geladen, um das Gleichgewicht zu sichern.

Um Waffen abzumontieren klicken Sie eine Waffe am Flugzeug mit einer der Maustasten an, oder klicken Sie eine Waffe vom Stapel mit der rechten Maustaste an. Wie beim Aufladen werden Waffen auch paarweise abmontiert.

Aufladen von Waffen

Rückkehr zum Stützpunkt
Cockpit (Mission fliegen)
AIM-9J
LAU-3
AIM-120 AMRAAM
GBU-15
Durandal
MK 82
AGM-65D Maverick
MK 20 Rockeye
AIM-9M

Waffenarsenal. Ihr Flugzeug verfügt über acht Waffenstationen für Waffensysteme. Daher kann die Maschine nur eine begrenzte Anzahl von Waffen aufladen, da jede Waffenstation nur für bestimmte Waffen tauglich ist.

An der Spitze jedes Flügels befindet sich eine Schiene, die entweder eine Sidewinder-9J oder eine Sidewinder-9M tragen kann.

Unter jedem Flügel, nahe an der Spitze, befindet sich ein leichte Waffenaufhängung. Leichte Stationen können nur Luft-Luft-Raketen tragen: entweder eine Sidewinder Rakete oder eine AMRAAM.

In der Mitte unter jedem Flügel befindet sich eine mittlere Waffenstation. Diese Aufhängungen sind am vielseitigsten, da sie sowohl Luft-Luft als auch Luft-Boden Waffen tragen können. Jede Station kann die folgenden Waffen laden:

- 2 AMRAAMs,
- 1 GBU-15E,
- 2 Raketenbehälter,
- 1 Sidewinder (AIM-9J or -9M),
- 3 Mavericks,
- 3 Durandals,
- 6 Streubomben (MK20's) oder
- 6 MK82's.

Die dem Flugzeug am nächsten liegenden Aufhängungen unter den Flügeln sind schwere Waffenstationen. Sie können alle obengenannten Waffen bis auf die Luft-Luft-Raketen tragen.

Rückkehr zum Fliegerhorst. Wenn Sie nach den Ihnen erteilten Anweisungen entscheiden, daß Sie in Ihrem Katalog nachsehen müssen, um neue Waffen zu erwerben, oder wenn Sie die Anweisungen einfach noch einmal hören wollen, können Sie zum Hangar zurückkehren, indem Sie den oberen Teil des Bildschirmes anklicken.

Klicken Sie erneut die F-16 an, wenn Sie die Anweisungen noch einmal hören wollen. Danach wird erneut das Optionsfenster zum Aufladen von Waffen erscheinen.

Fliegen der Mission. Wenn Sie mit den aufgeladenen Waffen zufrieden sind und die Ihnen erteilten Anweisungen gut erfaßt haben, können Sie das Cockpit Ihrer Maschine anklicken, um die Mission zu fliegen.

BARRACKS (WOHNQUARTIERE)

Spiele speichern und laden

Sie können am Wildcat Hauptstützpunkt die Wohnquartiere aufsuchen, um Ihr Spiel zu speichern oder ein bereits abgespeichertes Spiel zu laden. Die rechte Tür in der Flugzeughalle führt direkt in die Wohnquartiere.

Optionsfenster Wohnquartiere

Zur Flugzeughalle

Gespeichertes Spiel laden

Spiel speichern

Schlafende Pilotin; Spiele laden. In den Wohnquartieren werden Sie eine schlafende Wildcatpilotin entdecken. Wecken Sie sie ruhig auf (klicken Sie sie an), um ein bereits abgespeichertes Spiel zu laden. Ihre gespeicherten Spiele werden in einem Fenster auf dem Bildschirm erscheinen. Wählen Sie das gewünschte Spiel aus und klicken Sie dann die LOAD (Laden) Taste an. Wenn Sie es sich anders überlegen sollten, können Sie mit CANCEL (Abbrechen) zu den Wohnquartieren zurückkehren.

Anmerkung: Wenn Sie mit der Teilinstallationsoption arbeiten, ist es möglich, daß Sie Teile des Spiels neu installieren müssen, um zu einem abgespeicherten Spiel zurückzukehren.

Leeres Bett; Spiele speichern. Es ist ratsam, nach dem Beenden jeder Mission Ihr Spiel zu speichern. Klicken Sie das leere Bett an, um das Fenster zum Speichern von Spielen aufzurufen.

Um das Spiel, das gerade läuft, unter einem neuen Namen abzuspeichern, müssen Sie die NEW (Neu) Taste anklicken. Geben Sie den gewünschten Namen der Spieldatei ein und drücken Sie dann [Return]. Die Anzahl der Spiele, die Sie abspeichern können, wird nur durch die Größe Ihrer Festplatten begrenzt.

Wenn Sie ein gespeichertes Spiel löschen wollen, müssen Sie den Namen in der Liste hervorheben und DELETE (Löschen) drücken. Wählen Sie YES (Ja), um das Löschen des Spiels zu bestätigen. Klicken Sie NO (Nein), um den Löschvorgang abzubrechen.

Wenn Sie ein Spiel unter dem gleichen Namen wie ein bereits abgespeichertes Spiel speichern wollen, müssen Sie den Namen wählen und OVERWRITE (Überschreiben) drücken. Sie werden Ihre Wahl erneut bestätigen müssen.

Wählen Sie RESUME (Neuanfang), um zum Wohnquartier zurückzukehren.

Wählen Sie QUIT TO DOS (Zurück zu DOS), um Ihr Spiel zu diesem Zeitpunkt abzubrechen.

VIRGIL'S OFFICE (VIRGILS BÜRO)

Der Manager der Wildcats

Virgil ist der Buchhalter der Wildcats und beschwert sich ständig. Er mag zwar ein großer Pessimist sein, aber er verfügt oft auch über wertvolle Informationen. Es ist also nicht ratsam, ihn zu ignorieren.

In Virgils Büro auf dem Wildcat Stützpunkt können Sie mit ihm reden, das Hauptbuch auf die finanzielle Situation des Geschwaders hin überprüfen, Waffen aus dem Katalog kaufen, oder auf dem Abschußbrett Ihren Fortschritt mit dem der anderen Wildcat Piloten messen.

Optionsfenster Büro

Katalog
Virgil
Abschußtafel
Hauptbuch
Zur Flugzeughalle

Mit Virgil sprechen. Wenn Virgil gerade an seinem Schreibtisch sitzt, können Sie ihn anklicken, um über die gegenwärtige finanzielle Situation der Wildcats aufgeklärt zu werden. Virgil verfügt oft über wichtige finanzielle Informationen, die das Geschwader betreffen. Sie sollten ihn also häufiger besuchen.

Hauptbuch. Klicken Sie dazu das aufgeschlagene Buch auf der rechten Seite von Virgils Schreibtisch an. Die erste Seite des Buches wird Ihnen über die finanzielle Situation der Wildcats Auskunft geben. Dort werden Betriebsunkosten, Ersatzkosten für verlorene oder beschädigte Kampfflugzeuge, vor kurzem getätigte Einkäufe und der Reingewinn aufgeführt. Die für Sie wichtigsten Statistiken sind Ihr derzeitiger Reingewinn und Ihre veranschlagten Unkosten. Diese Zahlen werden sich ändern, sobald Sie eine Mission annehmen. Merken Sie sich dabei, daß die aufgeführten Unkosten die Unkosten *für eine Mission* darstellen.

Wenn Ihr veranschlagter Reingewinn unter Null liegen sollte, müssen Sie auf jeden Fall die nächsten Missionen erfolgreich abschließen. Sonst sind Sie nämlich pleite und die Wildcats gehen zugrunde.

Auf der nächsten Seite (klicken Sie die Seite an, um umzublättern) finden Sie eine Auflistung der Waffen, die Ihrem Geschwader derzeitig zur Verfügung stehen. Sie können hier jedoch keine Waffen bestellen. Für Einkäufe müssen Sie im Katalog nachsehen.

Klicken Sie den oberen Teil des Bildschirms an, um nach dem Durchsehen des Hauptbuches zum Büro zurückzukehren.

Katalog. Stern wird am Anfang die Waffen für die Wildcats einkaufen. Sobald Sie jedoch genügend Erfahrung gesammelt haben, wird die Verantwortung für die Waffeneinkäufe auf Sie übergehen.

Sobald der Katalog vorliegt, können Sie damit Waffen einkaufen. Sie können das Buch sehen, wenn Sie das Buch und den Taschenrechner auf der rechten Seite von Virgils Schreibtisch anklicken. Es wird Ihre Aufgabe sein, Waffen für alle Wildcatpiloten einzukaufen, also stellen Sie sicher, daß Sie genügend Vorräte auf Lager haben, besonders Sidewinder-Raketen und kleinere Bomben.

Wenn Sie den Katalog wählen, erscheinen zwei Seiten mit Waffenbeschreibungen und den jeweiligen Preisen. Sie können umblättern, indem Sie die oberen Ecken der Seiten anklicken.

Waffe kaufen. Klicken Sie die Waffe mit der *linken* Maustaste an. Eine Quittung mit dem Waffentyp und dem Preis wird auf Ihrem Bildschirm erscheinen. Wenn Sie mehr als eine Waffe eines Typs kaufen, verändert sich die Anzahl auf der Quittung.

Wenn Sie es sich anders überlegen und die Waffe doch nicht kaufen wollen, können Sie die Waffe mit der rechten Maustaste anklicken oder mit einer beliebigen Maustaste die Rechnung anklicken. Die betreffende Waffe wird dann von der Quittung abgezogen.

Manche Waffen sind mit Mengenrabatt erhältlich. Es ist also wesentlich günstiger, wenn man in großen Mengen einkauft. Wenn Sie eine der vier hinten im Katalog aufgeführten Waffensammelbestellungen auswählen, erhalten Sie die Anzahl von Waffen, die in der Bestellungsbeschreibung erwähnt wird. Derartige Sammelbestellungen sparen viel Geld ein und versorgen das Geschwader gleichzeitig mit genügend Waffen für jeden Piloten.

Während Sie Waffen und Sammelbestellungen aussuchen, rechnet der Taschenrechner neben dem Katalog automatisch mit. Er gibt den Geldbetrag auf Ihrem Konto (obere Zeile), den ausgegebenen Geldbetrag (mittlere Zeile) und den neuen Kontostand (untere Zeile) an. Sie haben zwar eine Million Dollar Kredit, um Waffen einzukaufen, aber vergessen Sie nicht, daß Sie sofort pleite sind, wenn Sie ohne Geld von einer Mission zurückkehren.

Um zum Büro zurückzukehren, müssen Sie den oberen Rand des Bildschirms anklicken. Die ausgewählten Waffen werden dann automatisch eingekauft. Der ausstehende Geldbetrag für die Einkäufe wird von ihrem Konto abgebucht.

Rückkehr zum Hangar. Klicken Sie den unteren Rand des Bildschirms an, um zum Wildcat Hangar zurückzukehren.

STRIKE BASE (ANGRIFFSSTÜTZPUNKT)

Wenn Sie im Ausland Missionen fliegen, müssen Sie einen provisorischen Stützpunkt einrichten. Virgil wird sich nach verlassenen Landebahnen und alten Flughafengebäuden umsehen, die als Fliegerhorst für die Wildcats benutzt werden können. Es ist nicht billig, einen solchen Fliegerhorst einzurichten. Dafür können Sie aber Missionen in der ganzen Welt annehmen.

Zelt. Das Zelt ist das Zentrum des Angriffsstützpunktes. Dort spielt sich alles ab. Klicken Sie die zurückgeschlagene Zeltwand an, um das Zelt zu betreten. Dort können Sie Spiele laden und speichern und die Abschußtafel, das Hauptbuch und den Katalog benutzen. Alle Funktionen sind mit denen am Wildcat Stützpunkt identisch. Nach einem harten Arbeitstag können Sie sich jederzeit im Zelt ausruhen und mit den anderen Wildcatpiloten plaudern. Ihre Kollegen verfügen oft über interessante Informationen, Tips fürs Fliegen und Berichte über Missionen.

Büro. Manche Angriffsstützpunkte verfügen zusätzlich über ein kleines Büro rechts von der Landebahn. Gelegentlich können Sie auch dort Wildcatpiloten antreffen, die Ihnen nützliche Ratschläge über Missionen und Kampfstrategien geben können. Klicken Sie das Büro an, um mit ihnen zu reden. Tippen Sie [Esc], um das Gespräch abzubrechen.

Kampfflugzeug. Wenn Sie bereit sind, vom Stützpunkt aus eine Mission zu fliegen, dann klicken Sie das Kampfflugzeug an, um Ihre Anweisungen zu erhalten, laden Sie Ihre Waffen auf die Maschine und fliegen Sie die Mission. Es funktioniert genauso wie vom Wildcat Stützpunkt aus.

Transportlaster. Wenn Sie Ihre Arbeit am Angriffsstützpunkt beendet haben, wird der Transportlaster vor dem Zelt vorfahren. Wählen Sie den Lastwagen, um zu packen und zum Wildcat Stützpunkt zurückzukehren.

Zeltoptionsfenster

SELIM'S

Die Wildcats bezahlen die Rechnungen (und halten Virgil bei Laune), indem Sie ihr Geschwader in den Dienst von Regierungen, Unternehmen und reichen Privatleuten stellen, die Söldner benötigen. Als leitender Offizier der Wildcats sind Sie dafür verantwortlich, diese Geschäfte abzuwickeln. Ihre wahren Arbeitgeber werden Sie jedoch nie direkt zu Gesicht bekommen. Statt dessen verhandeln Sie mit sogenannten V-Männern - Zwischenmännern, die einerseits die Anonymität der Arbeitgeber wahren und andererseits Arbeit für die Söldnerkommandos beschaffen - für eine kleine Kommission, versteht sich.

Viele V-Männer in Istanbul besuchen Selim's regelmäßig. Sie müssen die Bar aufsuchen, um mit ihnen zu verhandeln und Missionsaufträge zu ergattern. Sie können dort natürlich auch jederzeit mit anderen Wildcatpiloten reden, die sich gerade ein Schlückchen genehmigen.

Optionsfenster Bar

V-Männer
Prideauxs Nische
Zurück zur Bar

Bar. Wenn Sie Selim's betreten, sehen Sie zuerst einen Tresen. Manchmal stehen dort auch andere Wildcats. Sie sind oft über verschiedene Missionen informiert. Sie sollten also auf jeden Fall mit ihnen sprechen.

Missionsaufträge erhalten. Der Bogeneingang zur rechten führt ins Hauptzimmer, wo auch die V-Männer warten.

Zum Wildcatstützpunkt zurückkehren. Klicken Sie die linke Tür an, um zum Wildcatstützpunkt zurückzukehren. Wenn Sie eine Mission annehmen, müssen Sie den Auftrag beenden, bevor Sie den V-Männern wieder gegenübertreten.

Großer Raum. Hinter der Bar befinden sich mehrere Tische. Hier kann man den V-Männern begegnen. Klicken Sie den V-Mann an seinem Tisch an, um sein Angebot zu hören. Er wird Ihnen das Ziel der Mission erklären, den Lohn festsetzen und Sie fragen, ob Sie die Mission annehmen wollen. Der V-Mann wird Ihnen die Hand schütteln wollen, um das Geschäft abzuschließen. Wenn Sie sich dafür entscheiden, die Mission anzunehmen, können Sie seine Hand schütteln, indem Sie seine Hand anklicken. Klicken Sie irgendwo anders auf dem Bildschirm, um den Auftrag abzulehnen.

Die Geschäfte laufen nicht besonders gut, und es ist nicht leicht, sich ein gutes Söldnergeschwader zu leisten. Aus diesem Grund wird oft nur eine Mission angeboten. Ab und zu steht Ihnen jedoch mehr als eine Mission zur Auswahl. Lehnen Sie ruhig eine angebotene Mission ab und hören Sie sich an, was die anderen V-Männer anzubieten haben. Sie können sich die Angebote auch mehr als einmal anhören. Die V-Männer sind jedoch oft sehr empfindlich. Sie werden über Ihre ablehnende Haltung nicht sehr erfreut sein, besonders wenn noch andere Missionen zur Verfügung stehen. Wenn Sie das Angebot eines V-Mannes zweimal ablehnen und andere Missionen zu haben sind, wird er Ihnen kein drittes Angebot machen.

Prideauxs Nische. Jean-Paul Prideaux, der Anführer der Jackals, hält seine Audienzen in einer dunklen Nische im hinteren Teil des großen Raums. Er wird nicht immer dort anzutreffen sein. Wenn Sie ihn jedoch besuchen wollen, klicken Sie einfach mit der linken Maustaste auf seine Nische.

Sobald Sie eine Mission angenommen haben, müssen Sie zum Wildcat Stützpunkt zurückkehren und sich auf den Flug vorbereiten. Mit ein bißchen Glück und viel Geschick können Sie bald Mitglied des begehrtesten Söldnergeschwaders in Istanbul sein.

COCKPITANZEIGEN

Die Anzeigen im Cockpit sollen Ihnen nicht nur eine Unmenge wichtiger Informationen übermitteln, die Ihnen beim Fliegen und Kämpfen behilflich sind, sondern auch sehr leicht abzulesen und zu verstehen sein.

HEADS-UP DISPLAY (HUD)

Das großangelegte Heads-Up Display, auch HUD genannt, ist für jeden Piloten der F-16 eine große Hilfe. Das HUD versorgt den Piloten auf einer flachen Glastafel vor ihm mit wichtigen Informationen, ohne dabei sein Blickfeld einzuschränken. Das HUD verfügt über eine erstaunliche Menge von Informationen auf einem Bildschirm. Sie können z.B. die folgenden Werte ablesen: Luftgeschwindigkeit, Steigwinkel, Zielerfassung durch Radar, Höhe über dem Meeresspiegel und Abstand vom Boden, G-Kraft, Himmelsrichtung, Warnung vor Sackflug, Treibstoffanzeiger, Geschwindigkeitsvektor und Waffensteuerungsanzeigen.

HUD Fluganzeiger

Strike Commander ist schon alleine deswegen unheimlich kompliziert, weil es die Realität so vollendet nachahmt. Um die Missionen erfolgreich abzuschließen und das Spiel zu gewinnen, müssen Sie das Flugzeug gut beherrschen können. Viel Übung mit den Trainingsmissionen wird Ihnen dabei sehr behilflich sein.

HUD Bildschirm

Derzeitige G-Kraft
Geschwindigkeitsvektor
Höhe über dem Meeresspiegel
Maximale G-Kraft
Künstlicher Horizont
Anzeige für Fahrwerk, Landeklappen u. Bremsen
Fluggeschw. - Anzeigestrich (T: True = wahre Luftgeschwindigkeit C: Calibrated = Luftwiderst- eingerechnet)
Höhenmesser
Höhe über dem Boden
Fluggeschwindigkeit
Mach-Anzeige
Höhe ü. d. Meeresspiegel i. Fuß
Drosselung
Warnanzeiger bei IR-Aufschaltung durch ein feindliches Flugzeug
Entfernung zum Nav.-Zielpunkt
Kommunikations- bildschirm
Warnanzeiger bei Radaraufschaltung durch ein feindliches Flugzeug
Navigationszielpunkt Caret
Flugkurs
Richtungsanzeiger

Künstlicher Horizont. Der künstliche Horizont zeigt den Winkel des Flugzeugs relativ zum Horizont an. Die Zahlen am künstlichen Horizont bewegen sich am Anzeiger des Geschwindigkeitsvektors in der Mitte des Bildschirms vorbei und zeigen somit in Grad an, wie schnell Sie aufsteigen oder an Höhe verlieren. Diese Positionsangabe nennt man auch "pitch". In der Mitte der Meßlatte befindet sich die Nullinie. Die darüber verlaufenden positiven und die darunter verlaufenden negativen Linien markieren einen Unterschied von jeweils fünf Grad. Die negativen Linien sind gestrichelt (Sturzflug).

Der künstliche Horizont mißt außer dem Steigwinkel auch den Rollwinkel - den Winkel, in dem das Flugzeug im Verhältnis zum Horizont seitwärts in der Luft liegt. Diesen Winkel nennt man auch den "roll angle" (Rollwinkel). Wenn Sie mit Ihrem Flugzeug ein Looping fliegen, dreht sich der künstliche Horizont bei 90 Grad um und zeigt Ihnen Ihren Abstiegswinkel an. Um sicherzustellen, daß Sie die Orientierung nicht verlieren, zeigen die Spitzen der Meßlatte immer auf den Horizont, der durch die Nullinie im Zentrum angezeigt wird. Bei guten Sichtverhältnissen schalten manche Piloten den künstlichen Horizont ab, um die Anzeige deutlicher werden zu lassen. Die meisten Piloten bevorzugen es jedoch, den künstlichen Horizont aktiviert zu lassen. Auf diese Weise können sie jederzeit sehen, wo sie sich relativ zum Horizont befinden. Unter **Option Screens (Optionsfenster,** Seite 48-50) finden Sie Genaueres.

Geschwindigkeitsvektoranzeiger. Der Geschwindigkeitsanzeiger, ein Kreis, von dem drei Linien ausgehen, befindet sich im Mittelpunkt des künstlichen Horizonts. Der Geschwindigkeitsvektor zeigt an, in welche Richtung sich das Flugzeug in der Luft bewegt, nicht in welche Richtung die Nase des Flugzeugs zeigt. Wenn der Vektor z.B. auf die linke Seite des HUD zeigt, dann bewegen Sie sich relativ zur Längsachse des Flugzeugs nach links.

Fluggeschwindigkeit. Der Fluggeschwindigkeitsanzeiger auf der linken Seite des HUD besteht aus einer Zahlenliste, die den Zahlen auf einer Meßlatte ähnelt. Die jeweils neben dem Strich erscheinenden Zahlen aus dieser Liste zeigen die derzeitige Fluggeschwindigkeit in 10 Knoten an. Jeder Strich auf der Meßlatte markiert eine Geschwindigkeit von zehn Knoten. (Die Zahl "35" auf dem Fluggeschwindigkeitsanzeiger zeigt z.B. eine Geschwindigkeit von 350 Knoten an.) Wenn über dem Anzeigestrich ein "T" steht, wird die wahre Geschwindigkeit relativ zum Boden angezeigt. Ein "C" steht für "calibrated airspeed" und rechnet die Widerstandskraft der Luft relativ zum Flugzeug mit ein.

Mit [S] können Sie bestimmen, ob der Geschwindigkeitsanzeiger "T" oder "C" angeben soll. Da "T" Ihre wahre Geschwindigkeit relativ zum Boden anzeigt, ist diese Zahl eine genaue Angabe Ihrer Geschwindigkeit relativ zu unbeweglichen Gegenständen auf der Erde. Die "C" Geschwindigkeit berücksichtigt die Geschwindigkeit der Luft, die um das Flugzeug fließt und kann daher genauer angeben, wie manövrierfähig die Maschine zu einem gegebenen Zeitpunkt ist.

Mach Anzeige. Direkt unter der Luftgeschwindigkeitsanzeige befindet sich die Mach Anzeige. Dieses Meßgerät gibt an, wie schnell sie relativ zur Schallgeschwindigkeit (Mach1) fliegen. Bis zu einem gewissen Grad erlaubt Ihnen der verminderte Luftwiderstand in großer Flughöhe auch größere Geschwindigkeiten und höhere Machzahlen.

Flugrichtung. Die Flugrichtung des Flugzeuges wird am unteren Rand des HUD durch eine horizontale Meßlatte angezeigt. Die Nummern von 0 bis 35 stehen jeweils für 10 Grad. (Die Zahl "35" zeigt z.B. einen Winkel von 350 Grad an). Jeder Strich auf der Meßlatte zeigt 5 Grad an. Das Caret (<>) über dem Lineal zeigt die Richtung des nächsten gewählten Zielpunktes an. Der unbewegliche Strich zeigt Ihnen Ihre derzeitige Richtung an. 0, 90, 180 und 270 Grad sind in diesem Fall Norden, Osten, Süden und Westen. Wenn Sie genau auf Ihren nächsten Zielpunkt zusteuern, wird das Caret direkt über dem Anzeigestrich stehen. Wenn Ihr nächster Zielpunkt nicht auf der Meßlatte zu sehen ist, bleibt das Caret ganz rechts oder ganz links stehen.

Höhenmesser. Das HUD mißt die Flughöhe auf zwei verschiedene Arten: 1) Höhe über dem Meeresspiegel in Fuß, und 2) Höhe über dem Boden (der Abstand zwischen Ihrem Flugzeug und dem Terrain, das Sie gerade überfliegen). Die Meßlatte auf der rechten Seite des HUD zeigt die Höhenwerte an. Jeder Strich auf der Meßlatte zeigt 1000 Fuß an. So bedeutet "5,5" z.B. 5500 Fuß. An der Innenseite der Meßlatte befinden sich ein Caret (>) und ein langer Strich. Das Caret zeigt den vom Radar gemessenen Abstand von der Erde an. Der Strich informiert Sie über die Höhe über dem Meeresspiegel.

Anmerkung: Behalten Sie den Abstand vom Boden (>) immer im Auge, besonders wenn Sie gebirgiges Terrain überfliegen.

G-Kraftanzeiger. Die zwei Anzeiger für die G-Kraft finden Sie in der oberen linken Ecke des HUD. Die obere Nummer zeigt die derzeitige G-Kraft am Flugzeug an. Die untere Nummer informiert Sie darüber, wieviele G das Flugzeug aushalten kann. Die 9G Belastbarkeit einer unbeladenen F-16 wird durch Waffenladungen, Beschädigungen oder ausgefahrene Landehilfen beeinträchtigt.

Treibstoffanzeiger. Wenn der Treibstoff der Maschine bedenklich gering wird, erscheint das Wort "FUEL" in der Mitte des HUD.

Vier-G Warnung. Wenn das Flugzeug mehr als vier Gs fliegen muß, um die Erde zu vermeiden, erscheinen ein "X" und die Worte "PULL UP" (hochziehen) auf dem Bildschirm des HUDs.

Entfernung zum Navigationszielpunkt. Zeigt die Entfernung zum Zielpunkt an, der auf der Navigationskartenanzeige gewählt wurde (siehe **Pre-Flight Checklist (Überprüfen der Instrumente vor dem Start)**, Seite 69). Diese Entfernung wird in Seemeilen auf der rechten Seite des HUD unter dem Höhenmesser angegeben. Vor der Entfernung steht ein "D".

Fahrwerkanzeige. Wenn das Fahrwerk ausgefahren ist, erscheint "GEAR" in der oberen rechten Ecke des HUD.

Landeklappenanzeige. Wenn die Landeklappen ausgefahren sind, erscheint "FLAPS" in der oberen rechten Ecke des HUD.

Bremsanzeige. Wenn die Bremsen angezogen sind, erscheint das Wort "BRAKE" in der oberen rechten Ecke des HUD. Befindet sich die F-16 noch auf dem Boden, sind damit die Radbremsen gemeint. Sonst werden die Druckluftbremsen mit "BRAKE" bezeichnet.

Sackflugwarnung. Wenn sich die Maschine in einem Sackflug befindet, erscheint "STALL" in der Mitte des HUDs.

Drosselung. Die Drosselung reicht von MIL 1 (20% Drosselung) bis AFT 5 (maximaler Nachbrenner) und erscheint auf der linken Seite des HUD unter der Mach-Anzeige. Wählen Sie die gewünschte Drosselung mit den Zahlentasten aus ([1]-[0]; [0] ist der maximale Nachbrenner). Tippen Sie [~] um das Triebwerk abzuschalten.

HUD Waffenmodus

Die wichtigste Funktion des HUD ist die Kontrolle der Waffensysteme. Das F-16 HUD in Strike Commander ist ein sehr hochentwickelter Zielmechanismus, der drei Luft-Luft-Raketen und vier Luft-Boden-Raketen auf verschiedene Arten abschießen kann.

HUD Bildschirm (Kampf)

Festgelegter Zielkasten
SRM Raute
Zielwinkel Kreis und Caret
In Reichweite
Gewählter Waffenmodus
Entfernung zum Ziel
Zur Verfügung stehende Waffen
Aufholgeschwindigkeit
Ausgewählte Waffe
Künstlicher Horizont

"Freundliches" Zielobjekt (steht auf Ihrer Seite)
Rauten-X Symbol
Strafe Zielpunkt
IR-Fadenkreuz
Zielmechanismus für den Luftnahkampf

CCIP
CCRP
CCRP (nach Aktivierung der Bomben)

Tippen Sie die Taste zur Waffenauswahl (W), um die verschiedenen Kampfarten zu sehen. (Q läßt Sie die Liste rückwärts lesen). Als Kampfarten werden aufgeführt:

- Dogfight (DGFT, für die 20mm Kanone)
- Kurzstreckenraketen (SRM)
- Mittelstreckenraketen (MRM)
- Strafe Modus (STRF, für 20mm Kanonen und Raketen)
- Infrarot Modus (I-R)
- Continuously Computed Impact Point (CCIP)
- Continuously Computed Release Point (CCRP)

Zusätzlich zu diesen Kampfarten können Sie mit G den ACM (Air Combat Maneuvering - Luftkampfmanöver) Modus aufrufen. Wenn Sie ACM aktivieren, wird die gewählte Waffe sich in eine Kanone im Dogfight Modus verwandeln. Außerdem beschränkt ACM Sie auf Luft-Luft-Waffen.

Entfernung zum Ziel. Die Entfernung zum gewählten Ziel wird mit einem "R" und einer dahinterstehenden Zahl angegeben. Diese Nummer zeigt die Entfernung in Seemeilen an. Der Entfernungsanzeiger steht links unter der Anzeige der Entfernung zum Navigationszielpunkt auf der rechten Seite des HUD.

Aufholgeschwindigkeit. Die Aufholgeschwindigkeit relativ zum gewählten Ziel wird in Knoten (siehe **Glossar**, Seite 92) gemessen und erscheint auf der rechten Seite des HUD unter der "Entfernung zum Ziel" Anzeige. Vor der Aufholgeschwindigkeit steht ein "C".

Anzeige der ausgewählten Waffen. Der Name der mit W ausgewählten Waffe erscheint in der unteren linken Ecke des HUD neben der Anzeige der verfügbaren Waffen. Die Namen der Waffen sind: "GBU-15," "AGM-65D," "AIM-9J," "AIM-9M," "AIM-120," "MK82," "MK20," "DURANDAL," "VULCAN," und "LAU3."

Noch zur Verfügung stehende Waffen. Die Waffen des gewählten Typs, die sich noch am Flugzeug befinden, erscheinen in der unteren linken Ecke des HUD zur Linken der Anzeige für ausgewählte Waffen. Hier wird die Gesamtzahl des Waffentyps angegeben, nicht nur die Zahl der Abschußrampen.

In Reichweite. Wenn sich das gewählte Ziel in Reichweite des gewünschten Waffentyps befindet, erscheint "IN RNG" in der unteren linken Ecke des HUD über den "Selected Weapons" und "Weapons Remaining" Anzeigern. Wenn es sich bei der ausgewählten Waffe um eine intelligente Luft-Boden Waffe handelt (GBU-15 oder AGM-65D), erscheint die "IN RNG" Anzeige nur, wenn die Waffe auch in der Lage ist, so zu manövrieren, daß sie das gewählte Ziel treffen kann.

Zielen. Das Ziel, das Sie festlegen (mit [T]), wird mit einem Kasten umrahmt. (Wenn Sie aus Versehen ein Ziel in der Liste verpassen, können Sie mit [Shift][T] rückwärts durch die Liste gehen). Erscheint in dem Kasten ein "X", dann steht das Zielobjekt auf Ihrer Seite (d.h. es übermittelt ein freundliches IFF Signal). Wenn sich das gewählte Ziel nicht mehr im Blickfeld des HUD befindet, erscheint ein "Rauten-x" Symbol statt des Zielkastens. Dieses Rauten-X wird immer an der Seite des HUD erscheinen, die dem Zielobjekt am nächsten liegt. Wenn Sie das Ziel wieder in Ihr Blickfeld rücken wollen, müssen Sie sich nur in Richtung dieses Symbols bewegen. Wenn sowohl der Kasten als auch das Rauten-X Symbol von der HUD Anzeige verschwinden, haben Sie die Aufschaltung auf Ihr Ziel verloren.

Wenn Sie mit dem gewünschten Waffensystem in Reichweite Ihres Ziels sind, erscheint "IN RNG" auf der linken Seite des HUD unter dem Luftgeschwindigkeitsanzeiger.

Luftnahkampf (DGFT). Der Dogfight Modus erlaubt Ihnen, mit der M261 20mm Vulcan Bordkanone auf schnell fliegende Objekte zu zielen. Die Bordkanone ist fest am Flugzeug angebracht und läßt sich nicht bewegen. Sie müssen also das ganze Flugzeug drehen, um Ihr Ziel anzupeilen. Die größte Hilfe ist dabei die intelligente Bordkanone.

Die intelligente Bordkanone bringt das Sichtauge (auch Pipper genannt) auf dem HUD so in Position, daß die Geschosse jedes feindliche Flugzeug treffen, das in den Bereich dieses Sichtauges gerät. Um die dazu notwendigen, komplizierten Berechnungen durchführen zu können, müssen Sie zuerst Ihr Ziel bestimmen. Die intelligente Bordkanone bedient sich daraufhin der Radardaten, um die Geschwindigkeit des Zielobjektes und dessen Richtungsvektor relativ zur Geschwindigkeit, zum Richtungsvektor, zur Reichweite und zur Flugzeit der Geschosse des angreifenden Flugzeugs zu berechnen. Die Bordkanone nimmt Ihnen alle weiteren Berechnungen ab. Sie müssen nur mit dem Pipper zielen und feuern. Wenn Ihr Ziel sich weiterhin geradlinig fortbewegt, treffen Sie fast immer.

Jedes Sichtauge besteht aus einem Kreis mit einem Punkt im Zentrum. Der weitläufige Ring um den Kreis gibt die Reichweite relativ zum gewählten Ziel an. Jeder Strich am Kreis steht für 1000 Fuß. Die effektive Reichweite einer Vulcan gegen Luftziele beträgt ungefähr eine Seemeile (6000 Fuß). Ihre Aufholgeschwindigkeit liegt ungefähr bei 0. Das bedeutet, daß Sie mit der gleichen Geschwindigkeit fliegen wie das gegnerische Flugzeug.

Kurzsteckenraketen (SRM). SRM Modus wird eingesetzt, um IR-Suchraketen wie die AIM-9J und -9M Sidewinders gezielt abzuschießen. Sobald Sie sich für den SRM Modus entscheiden, erscheint eine bewegliche Raute auf dem Bildschirm, die den Suchkopf der Rakete anzeigt. Ein Kreis erscheint im Zentrum des HUD, der den Zielwinkel angibt. Dieser Kreis ist unbeweglich und bleibt in der Mitte des HUD. Ein Caret (>) bewegt sich um den Kreis und zeigt den gegenwärtigen Zielwinkel an. Wenn sich das Caret z.B. an der Unterseite des Kreises befindet, bewegt sich das Zielobjekt genau in die entgegengesetzte Richtung. Befindet sich das Caret hingegen auf der rechten Seite, dann fliegt Ihr Zielobjekt von rechts nach links durch Ihre Fluglinie.

Mit einer Soundkarte können Sie einen Ton hören, der den Suchmodus Ihres Suchkopfes angibt. Der Ton wird höher und schneller, wenn der Suchkopf das Ziel erfaßt hat. Wenn Sie ein Ziel mit Ihrem Radar erfassen, dann bewegt sich die Raute auf dem HUD auf das Ziel zu und folgt ihm solange, wie der Suchkopf die Radarerfassung aufrechterhalten kann.

Sobald die Raute sich in den Zielkasten bewegt und zu blinken beginnt, können Sie feuern. Es ist fast unmöglich, mit einer -9J von vorne ein Ziel zu erfassen. Versuchen Sie also statt dessen, sich hinter Ihrem Zielobjekt in Position zu bringen.

Mittelstreckenraketen (MRM). MRM Modus wird eingesetzt, um radargesteuerte Raketen wie die AIM-120 AMRAAM auf das Ziel aufzuschalten und abzufeuern. Die MRM Anzeige gleicht der SRM Anzeige (mit Zielwinkelanzeige). Es erscheint aber keine Raute auf dem HUD. Wenn Sie Ihr Ziel mit dem Radar erfaßt haben, dann ist die AMRAAM auf das Ziel aufgeschaltet. Der einzige Unterschied zwischen einem Kurzstrecken- und einem Mittelstreckengeschoß ist die Tatsache, daß das Ziel eines Geschosses mit mittlerer Reichweite wahrscheinlich außerhalb Ihrer Sichtweite liegt (BVR).

CCIP (Continuously Computed Impact Point). Die meisten Flugzeuge bedienen sich heute der CCIP Bombardierung, um ihr Ziel genau zu treffen.

Das CCIP ist ein Computer im Cockpit des Flugzeuges, der die Einschlagposition einer Bombe genau berechnet. Dabei werden die Flughöhe, die Fluggeschwindigkeit und die Eigenschaften der Bombe berücksichtigt. Die CCIP Anzeige liegt in der unteren Hälfte des HUD und wird durch einen Kreis mit einem Punkt in der Mitte dargestellt (Todespunkt). Von diesem Punkt wird eine Linie zum Geschwindigkeitsvektorsymbol gezogen ("Fallrichtung"). Die Fallrichtung zeigt den Pfad der Waffe, nachdem sie vom Flugzeug fällt. Sie müssen lediglich den "Todespunkt" auf Ihr Ziel richten und die Bomben mit Hilfe des Abzugs, der Leertaste oder dem Joystickknopf #1 entladen. Das CCIP funktioniert besonders gut, wenn Sie über ebenem Terrain fliegen. Der Computer erfaßt nur Ihre derzeitige Höhe über dem Boden (AGL). Wenn sich also das Ziel nicht im gleichen Abstand von Ihrem Flugzeug befindet wie der Boden, wird das CCIP sein Ziel verfehlen.

CCRP (Continuously Computed Release Point). CCRP Bombardierung ähnelt der CCIP Bombardierung, doch sie arbeitet mit noch größerer Genauigkeit. Dieser Computer bedient sich eines Radarsystems, um das Ziel auf dem Boden zu erfassen. Das Zielauge besteht aus einem doppelt gezogenen Kreis mit einem Mittelpunkt. Der Doppelkreis unterscheidet es vom CCIP. Aktivieren Sie die Bomben, wenn sich der Punkt genau über dem Ziel befindet, das Sie zu treffen wünschen. Nachdem Sie die Bomben aktiviert haben, erscheint eine Fallrichtungslinie, die von einer anderen Linie durchkreuzt wird. Diese Linie zieht sich abwärts und trifft auf eine andere Linie, die vom Todespunkt hochschießt, sobald Sie sich dem Zielobjekt nähern. Halten Sie das Flugzeug auf Kurs. Sobald die zwei Linien aufeinandertreffen, fallen die Bomben automatisch aus dem Flugzeug. Da in diesem Fall die Reichweite relativ zum Ziel und die Höhe über dem Ziel genau berechnet worden sind, kann man mit CCRP sein Ziel kaum verfehlen. Die Höhe des Ziels selbst wird dabei ebenfalls miteinbezogen.

Wenn Ihr Flugzeug einen positiven Steigwinkel fliegt, werden die Bomben auf das Ziel "geworfen". Wenn Sie im positiven Steigwinkel fliegen, treffen die Linien im CCRP auch schneller aufeinander.

Strafe Modus (STRF). Der Strafe Modus wird dazu verwendet, Feuer aus Bordkanonen und Raketen auf Bodenziele zu richten. Denken Sie aber daran, daß derartige Schußsalven von modernen Piloten nur in Notsituationen benutzt werden. Wenn Sie den Strafe Modus aktivieren, erscheint ein einfacher Ring und ein Zielpunkt auf dem HUD. Der Punkt zeigt an, wo die Raketen oder Patronen auf dem Boden einschlagen werden. In diesem Modus können Sie das Ziel nicht mit Hilfe eines Radarsystems erfassen.

Diesen Modus können Sie nur mit einiger Übung beherrschen — ein Pilot, der sein Bodenziel mit Raketen und Bordkanonen treffen kann, ohne sich GBUs oder Mavericks zu bedienen, kann zu Recht damit prahlen. Luftziele sind noch schwieriger. Ein Pilot, der sagt, er könne mit Bordkanonen oder Raketen andere Flugzeuge aus der Luft holen, ist entweder ein Lügner oder ein unglaublich guter Pilot.

Infrarot Modus (I-R). Der Infrarot Modus wird dazu benutzt, Mavericks und GBUs zu steuern. Das Ziel des Geschosses wird auf dem HUD durch ein Fadenkreuz angezeigt, das sich zwischen den Bodenzielen hin und her bewegt, während Sie sich für ein bestimmtes Ziel entscheiden, indem Sie [T] drücken. Wenn ein Geschoß oder eine gesteuerte Bombe auf ein Ziel aufschaltet, wird es diese Zielerfassung solange wie möglich beibehalten. Selbstverständlich hängt die Zielerfassung ganz von den Bewegungen des Flugzeugs ab.

Mavericks und gesteuerte Bomben sind nicht sehr manövrierfähig. Deshalb sollten Sie nicht feuern, bis eine "IN RNG" Anzeige auf dem HUD erscheint. Sie fliegen am besten geradlinig und horizontal in großer Lufthöhe, setzen dann Ihr Ziel fest und feuern die Waffe ab. Diese Taktik ist jedoch der reine Selbstmord, wenn Sie Angriffe auf moderne Luftverteidigungsinstallationen fliegen.

MULTI-FUNCTION DISPLAYS (MFDS)

Das Cockpit verfügt über zwei Mehrfunktionsanzeigen. Beide Systeme sind in der Lage, verschiedene Arten äußerst nützlicher Informationen anzuzeigen, z.B. Luft-Luft-Radar, Luft-Boden-Radar, Schadenanzeige, Zielkamera, Photo-MG und Auflistung von verfügbaren Waffenstationen. Wenn Sie aus Versehen einen MFD aktivieren, können Sie ihn mit [-] wieder abschalten.

Waffenanzeige

Die Waffenanzeige erscheint auf dem MFD, wenn Sie eine Waffe ([W]) wählen. Die ausgewählte Waffe wird in der Anzeige dargestellt. Die Nummer unter jeder Waffenstation zeigt die Anzahl der vorhandenen Waffen in der jeweiligen Position an. Mit der Verwendung der Waffen (oder wenn Waffenstationen ausfallen) verringert sich die Anzahl auf dem MFD entsprechend. Ausnahme: Raketenbehälter werden weiterhin auf dem MFD angezeigt, es sei denn, sie wurden abgeworfen oder abgesprengt.

Schadenanzeige

Die Schadenanzeige gibt Ihnen einen Gesamtüberblick über Ihre F-16. Zerstörte Systeme werden in Rot angezeigt. Sie sollten Ihr Fahrwerk vor jedem Landeversuch auf dieser Anzeige kontrollieren. Wenn Sie nicht landen können, stellen Sie Ihren Vogel auf eine Richtung ein, wo der Aufprall keinen Schaden verursachen wird, und springen Sie ab. In der oberen rechten Ecke des MFD finden Sie die Tankanzeige (in Kilogramm).

Photo-MG

Die Kamerasicht des Waffen MFD ([F8]) zeigt Ihnen das derzeitig angepeilte Ziel. Es wird Ihnen eine Nahansicht geboten, sobald Sie sich innerhalb von15000 Fuß (7 oder 8 nm) des Zieles befinden. Dies ist der einzige Bildsucher, mit dem Sie gleichzeitig das HUD ablesen können. Diese Anzeige ist besonders während Kampfeinsätzen hilfreich, wenn sie in Verbindung mit den HUD Waffenanzeigen benutzt wird, wie zum Beispiel dem DGFT-Modus. Sie ist besonders über einem Schlachtfeld nützlich, wenn man auf jede Unterstützung angewiesen ist. Um so mehr, wenn die feindlichen Einheiten kaum von den eigenen Reihen unterschieden werden können.

Kommunikationsbildschirm

Der Kommunikationsbildschirm des MFD dient als eine Art Funkgerät zwischen Ihnen und den anderen Personen in *Strike Commander*. Um diese Anzeige aufzurufen, müssen Sie die Taste [C] drücken. Das MFD zeigt eine Reihe verschiedener Kanäle an. Einer der Kanäle ist Ihre Verbindung zum Wildcat-Stützpunkt (oder zum Angriffsstützpunkt), der nächste ruft Ihren Flügelmann und so weiter. Benutzen Sie die numerischen Tasten ([0]-[9]), die neben dem Kanal angezeigt werden, wenn Sie den entsprechenden Funkkontakt herstellen wollen.

Nachdem Sie einen Kanal gewählt haben, ändert sich das MFD und zeigt Ihnen eine Liste der Nachrichten, die Sie auf diesem Kanal senden können. Wählen Sie die gewünschte Nachricht, indem Sie die entsprechende Nummer links von der Nachricht drücken. (Denken Sie daran, daß Sie keine Kontrolle über die Geschwindigkeit des Fliegers haben, während diese Anzeige aktiv ist, weil die numerischen Tasten doppelte Funktionen haben.)

Luft-Boden-Radar

Luft-Boden-Radar zeigt Objekte auf dem Boden an (einschließlich Start- und Landebahnen), es sei denn, daß sie durch Terrain blockiert sind. Je mehr Sie sich den Objekten auf Ihrem Bildschirm nähern, desto weiter unten am Bildschirm werden Sie angezeigt. Die Nummer im oberen Teil dieser Anzeige ist die Gradeinteilung des Blickfelds. Sie können das normale Sichtfeld schrittweise von 2-, 4-, 8- und 16- bis hin zu 32-facher Vergrößerung zoomen [(größer) und] (kleiner), vergrößern und verkleinern.

Vergrößerung
Modus
(GND = Boden)
Größere Gebäude
Startbahn

Luft-Luft-Radar

Mehrere Ziele anpeilen. Dies ist der Standard-Modus für Ihren Luft-Luft-Radar. Alle Ziele werden als quadratisches Echozeichen dargestellt. Je dichter diese Echozeichen am unteren Rand Ihres Bildschirmes sind, desto näher ist das Ziel.

Ziel anvisieren. Wenn Sie ein Ziel anvisieren, wird es auf dem Radar MFD in Klammern angezeigt.

Maximale Reichweite
Modus
(AIR = Luft)
Wassermarke
Anderes Flugzeug
Zielobjekt

STT Modus (Einzelziel anpeilen). In diesem Modus erhalten Sie erheblich mehr Informationen über Ihr anvisiertes Ziel, allerdings verlieren Sie hierbei Ihre Kontakte. Das Echozeichen Ihres Zieles wird zu einer Raute, und drei Zahlen erscheinen in der rechten unteren Ecke des MFD. Die obere Zahl zeigt den Steuerkurs Ihres Zieles an. Die mittlere Zahl zeigt die Geschwindigkeit in Knoten an. Die untere Zahl ist das Winkelverhältnis des Ziels zu Ihrem Flugzeug. Dieser STT-Modus erlaubt Ihnen, sich zu vergewissern, ob der Gegner auch wirklich erledigt ist. Haben Sie Ihren Widersacher erwischt, dann verändert sich die Raute zu einer Umrißlinie.

Maximale Reichweite
Modus
Flughöhe des Zielobjektes
Flugrichtung des Zielobjektes
Fluggeschwindigkeit des Zielobjektes
Zielwinkel

Der Luftradar kann in vier Maßeinheiten betrieben werden: 80, 40, 20 und 10 Seemeilen. Nach Belieben können Sie den Radius mit [und] vergrößern oder verkleinern. Die jeweils gewählte Skala wird im oberen Teil des MFD angezeigt. Durch die Mitte des MFD verlaufen zwei Linien, die durch ein "W" getrennt sind (siehe Abbildung). Diese Linien nennt man die Wassermarke. Sie zeigen die Bewegungen (Schlingern) des Flugzeugs an.

Das Zuschalten der Funktion "smart" im Optionsfenster (siehe **Optionsfenster: Cockpit,** Seite 50) befähigt Ihr Radargerät, zwischen freundlich gesinnten, harmlosen und feindlichen Flugkontakten zu unterscheiden. Neutrale Gegenüber werden durch kreisförmige Echozeichen, Widersacher durch quadratische Echozeichen und freundlich gesinnte Flieger durch dreieckige Echozeichen angezeigt. Abschüsse werden wiederum durch entsprechende Umrißlinien der Echozeichen dargestellt.

Der 360 Grad-Modus des Optionsfensters (siehe Seite 50) tastet Ihre gesamte Umgebung nach Kontakten ab. Je dichter der Flugkontakt zum Mittelpunkt des Bildschirms ist, desto näher ist er Ihrem Flugzeug.

THREAT WARNING INDICATOR (TWI, OR RAW SCOPE) (BEDROHUNGSANZEIGER, TWI ODER RAW ANZEIGE)

Der TWI befindet sich links unterhalb des HUD. Der TWI ist ein Radarsignalempfänger, der aus einem Antennennetzwerk und einem Computer besteht, der Signale analysieren kann. Er befindet sich auf der Oberfläche des Fliegers. Er analysiert sowohl die Richtung als auch die Intensität und den Typ der Radarwellen, die auf das Flugzeug aufprallen. Diese Informationen werden dann durch Symbole angezeigt. Die Position der Symbole auf der Anzeige entspricht der Richtung und Entfernung des feindlichen Radars von Ihrem Flugzeug. Die Symbole werden um die Anzeige "rotieren", wenn Sie eine Drehung machen.

Wenn Sie die RAW Anzeige auf den "smart" Modus einstellen und dabei das Optionsfenster benutzen (siehe **Optionsfenster: Cockpit,** Seite 50), werden alle Radarquellen angezeigt, egal, ob sie auf Ihr Flugzeug ausgerichtet sind oder nicht.

Bedrohungen aus der Luft

Der TWI zeigt auch ungefähre Entfernungen an. Als Regel gilt: Wenn eine Bedrohung auf Ihrem Warnanzeiger erscheint, können Sie sie auf dem Radar ebenfalls orten, sobald Sie sich ihr zuwenden. Dreiecke bedeuten, daß sich feindliche Flieger nähern. Am unteren Dreieck können ein bis drei Punkte auftauchen, die Ihnen die "Generation" des Fliegers anzeigen, dessen Radar auf Ihre Maschine gerichtet ist. Primitive Radargeräte oder Flugzeuge der ersten Generation werden durch einen einzelnen Punkt wiedergegeben. Im Jahre 2011 werden wohl nicht mehr viele von dieser primitiven Klasse unterwegs sein, aber - man kann ja nie wissen! Zwei Punkte im Dreieck weisen auf ein Radargerät der zweiten Generation hin. Die fortschrittlichsten Geräte werden durch drei Punkte angezeigt. Luft-Luft-Raketen (und radargesteuerte SAMs) werden durch eine Raute angezeigt.

Bedrohungen vom Boden

Vom Boden durch Radar gesteuerte Raketen werden durch ein Quadrat angezeigt. In diesem Quadrat erscheint eine Zahl. Diese Zahl bezeichnet den numerischen Wert, den man am häufigsten mit der SAM assoziiert. Ein SA-6 Radar wird beispielsweise als ein kleines Quadrat mit einer 6 angezeigt. Bordkanonenradar wird durch einen Kreis angezeigt. Ein Punkt in diesem Kreis deutet auf eine feststehende AAA hin; ein Kreis ohne Punkt bedeutet, daß man es mit einer beweglichen AAA zu tun hat.

Bedenken Sie, daß sich Luftradar an Bord eines Flugzeugs befindet, während vom Boden aus gesteuerter Radar von den Waffen getrennt sein kann.

Ungeachtet der Form des Echozeichens: Wenn es plötzlich hell leuchtet, hat der betreffende Radar umgeschaltet. Ein leuchtendes Echozeichen bedeutet, daß der fremde Radar hinter Ihnen her ist!

RADAR- UND IR WARNLEUCHTEN

Die Radar- und IR Missile-Warnleuchten befinden sich fast direkt über der TWI Anzeige (Threat Warning indicator) im Cockpit. Wenn eine Rakete auf Ihrer Fährte ist, wird eine Lampe für das entsprechende Raketensteuerungssystem aufleuchten. Die rote (rechte) Lampe weist darauf hin, daß sich eine radargesteuerte Rakete an Ihre Fersen geheftet hat. Die gelbe (linke) Lampe warnt vor einer infrarotgesteuerten Bedrohung. (IR-Systeme und Techniken wurden im Jahre 2004 entwickelt.)

FLIEGEN

AERODYNAMIK

Strike Commander simuliert realistische Witterungsbedingungen. Daher wird es nur zu Ihrem Vorteil sein, wenn Sie sich mit den physikalischen Eigenschaften Ihres Flugzeuges auskennen: Die Kräfte, die Ihren Flug ermöglichen, beeinflussen und kontrollieren. Keine Sorge, Sie verstehen mehr von Physik, als Sie sich vielleicht zugestehen. Als Pilot werden Sie mit diesen vier Kräften zu tun haben: Auftrieb, Schubkraft, Schwerkraft und Widerstand.

Auftrieb

Auftrieb ist die Kraft, die von der Luftströmung über und unter den Flügeln produziert wird. Im ebenen Flug wirkt der Auftrieb der Schwerkraft entgegen und zieht das Flugzeug in die Luft. (Fliegt das Flugzeug verkehrt herum, wird das Flugzeug vom Auftrieb zum Boden gedrückt!) Je schneller sich das Flugzeug bewegt, desto schneller ist die Luftströmung und desto größer ist der Auftrieb. In großen Höhen verringert sich der Auftrieb, weil die Luft dünner ist und weniger davon über die Flügel strömt. Größere Flügel produzieren größeren Auftrieb, verursachen allerdings auch größeren Widerstand.

Schubkraft

Schubkraft wird durch die Motoren des Flugzeuges verursacht. Die Schubkraft eines Flugzeuges geteilt durch sein Gewicht ergibt das Schubkraft/Gewicht-Verhältnis. Wenn dieser Wert größer als 1 ist, kann das Flugzeug aufsteigen.

Schwerkraft

Schwerkraft ist eine konstante Kraft, die das Flugzeug zu Boden zieht. Gewöhnlich wird sie durch den Auftrieb außer Kraft gesetzt. Wenn Sie geradlinig und gleichmäßig fliegen, heben sich Auftrieb und Schwerkraft gegenseitig auf.

Widerstand

Widerstand nennt man die Kraft, der ein Gegenstand durch die entgegenwirkenden Luftströmungen ausgesetzt ist. Widerstand wirkt der Schubkraft entgegen, genau wie die Schwerkraft dem Auftrieb. Das Verhältnis von Schubkraft und Widerstand bestimmt die Geschwindigkeit des Flugzeugs. Genau wie der Auftrieb, so verringert sich bei zunehmender Höhe auch der Widerstand, weil die Luft dünner ist. Flugzeuge mit großen Flügeln und starkem Auftrieb sind durch ihre größere Oberfläche auch einem stärkeren Widerstand ausgesetzt. Ein großer Flügel ist in Querneigung also auch einem größeren Widerstand ausgesetzt. Flugzeuge mit großer Tragfläche verlieren bei Drehungen schneller an Geschwindigkeit. Auch Bordkanonen, ausgefahrene Fahrgestelle und Druckluftbremsen verursachen größeren Luftwiderstand und verlangsamen die Geschwindigkeit.

LUFTSCHRAUBEN, DREHUNGEN UND ROLLEN

Flugzeuge können auf drei verschiedene Arten manövrieren: Luftschrauben, Yaw und Rollen.

Luftschrauben. Fliegt das Flugzeug mit den Flügeln parallel zur Erde, kann man Luftschrauben fliegen, indem man die Nase des Flugzeugs mit dem Steuerknüppel nach unten drückt oder nach oben zieht.

Drehungen bedeutet, daß die Nase des Flugzeugs mit den Tasten der Seitenruder zur Seite bewegt wird (,,.).

Rollen bezeichnet man Drehungen um die Längsachse des Flugzeugs (Achse von der Nase zum Heck). Man erreicht dies durch Bewegungen des Steuerknüppels nach links oder rechts.

G FORCE (G KRAFT)

Ein "G" ist die Maßeinheit der Kraft, die auf Meeresspiegelhöhe durch die Erdanziehungskraft auf einen stationären Gegenstand ausgeübt wird. Wenn sich diese Kraft auf Ihren Körper plötzlich verdoppelt, sind Sie einer Kraft von 2 G ausgesetzt. In Luftnahkampfmanövern sind Kampfpiloten oft einer Kraft von mehr als 5 G ausgesetzt.

Man unterscheidet zwei Arten von G-Kräften: positive und negative. Positive Gs ziehen Ihren Körper relativ gesehen nach unten, negative Gs ziehen ihn nach oben. Wenn Sie mit dem Kopf nach unten fliegen, ist für Sie oben in Richtung des Bodens. Die Erdanziehungskraft zieht Sie also mit 1 negativem G an.

Wenn Sie der Kraft von positiven Gs ausgesetzt sind, fühlen Sie sich schwerer. Dieser Effekt kann beobachtet werden, wenn Sie abdrehen, schnell aufsteigen oder den Schleudersitz benutzen. Wenn diese Kraft auf mehrere positive Gs ansteigt, zieht die Kraft Ihr Blut aus dem Hirn und den optischen Nerven. Sie verlieren daher zunächst Ihre Fähigkeit, Farben zu unterscheiden (Grayout), und erfahren bald darauf einen Blackout. Wenn Sie in *Strike Commander* zuviele Gs fliegen, wird der Bildschirm zunächst einfarbig und dann schwarz.

Negative Gs haben die entgegengesetzte Wirkung. Sie fühlen sich leichter. Bei mehreren negativen Gs strömt Ihr Blut in den Kopf und in die Kapillaren der Retina im Auge. Dieser hohe Blutdruck läßt Ihre Kapillaren zunächst anschwellen und dann aufplatzen. Sie "sehen rot", ein Phänomen, das von Piloten auch "Redout" genannt wird. Wenn Sie im *Strike Commander* Spiel zu viele negative Gs fliegen, wird der Bildschirm rot.

Ein Erwachsener kann für einige Sekunden 8 bis 9 positive oder 2 bis 3 negative Gs ertragen, ohne seiner Gesundheit auf Dauer zu schaden. 5 positive Gs sind auch mehrere Minuten lang auszuhalten. Der Schleudersitz einer F-16 kann für Bruchteile einer Sekunde eine Kraft von bis zu 30 Gs verursachen. Die meisten Piloten bevorzugen Manöver mit positiven Gs, wie z.B. Aufsteigen oder umgekehrte Sturzflüge, da die Toleranz für negative Gs soviel geringer ist.

PRE-FLIGHT CHECKLIST (ÜBERPRÜFEN DER INSTRUMENTE VOR DEM START)

Gewöhnen Sie sich an, immer einen sogenannten "pre-flight check" vor dem Abheben durchzuführen. Je besser Sie Ihre Anzeigen und Ihre Geräte vor dem Start überprüfen, desto weniger brauchen Sie sich in der Luft darum zu sorgen, besonders, wenn Sie unerwartet in einen Luftkampf verwickelt werden.

- Informieren Sie sich genau über die Waffen an Ihren Waffenstationen.
- Wählen Sie einen Waffensteuerungsmodus an Ihrem HUD ([W]).
- Wählen und aktivieren Sie die gewünschten Kamerawinkel und Bildsucher.
- Landeklappen ausfahren. Bremsen lösen.
- Stellen Sie Ihren Luft-Boden-Radar auf die gewünschte Reichweite ein.
- Überprüfen Sie Ihre Navigationskarte ([N]). Machen Sie die Zielgegend ausfindig und entscheiden Sie sich für die günstigste Flugrichtung. Achten Sie dabei auf Gebirgsketten, die Ihnen dabei behilflich sein könnten, solange wie möglich unentdeckt zu bleiben. Betätigen Sie die Richtungspfeile, um das Ziel des Autopiloten zu ändern. Das derzeitig eingegebene Ziel erscheint in weißer Schrift auf der Karte. Die anderen Gegenden bleiben grün.
- Berechnen Sie die Menge des benötigten Treibstoffs für den Rückflug. Dazu sollten Sie 10% von Ihrem anfänglichen Treibstoffvorrat abziehen und die restliche Menge halbieren. Wenn Sie z.B. zu Beginn einer Mission über 1000 kg Treibstoff verfügen, müssen Sie 10% (100) abziehen und die restlichen 900 kg durch zwei teilen. Daraus ergibt sich eine Menge von 450 kg. Merken Sie sich diese Zahl. Kontrollieren Sie Ihren Treibstoffstand von Zeit zu Zeit und kehren Sie sofort um, wenn Sie den kritischen Punkt erreicht haben. Die Notreserven (10%) können Ihr Leben retten, wenn Ihnen der erste Landeanflug nicht glückt oder wenn Sie mit dem Nachbrenner einem Gefecht entkommen wollen.
- Stellen Sie Ihre Optionsfenster ein (siehe **Optionsfenster**, Seite 48-50).

WIE MAN FLIEGT

FLIGHT CONTROLS (FLUGKONTROLLEN)

Strike Commander kann über eine Maus, per Keyboard oder mit einem Joystick kontrolliert werden. Zusätzlich wird damit die Flugkontrolle per Thrustmaster unterstützt. In der **Referenzkarte** finden Sie Informationen über den Thrustmaster. Sie können Ihre Wahl im Menü FLIGHT des **Optionsfensters** treffen (Seite 50).

Kontrolle per Maus

Wenn Sie die Maus von sich fortbewegen, drücken Sie damit Ihren Flieger herunter. Bewegen Sie die Maus auf sich zu, dann ziehen Sie Ihr Flugzeug hoch. Bewegungen nach links oder rechts mit der Maus steuern das Flugzeug in die entsprechende Richtung. Die linke Maustaste feuert die gewählte Waffe. Hat Ihre Maus nur eine Taste, dann übernimmt diese selbstverständlich die Funktion.

Kontrolle per Keyboard

Die Pfeiltasten (auf der Zahlentastatur oder der Haupttastatur) übernehmen die Funktionen für Luftschrauben und Rollen. [↑] zieht das Flugzeug hoch, und [↓] drückt es herunter. [←] und [→] rollen das Flugzeug nach links oder rechts.

Kontrolle per Joystick

Wir empfehlen unbedingt einen Joystick für *Strike Commander.* Ziehen Sie den Hebel auf sich zu, dann ziehen Sie damit die Nase des Flugzeugs hoch. Drücken Sie den Hebel von sich fort, drückt diese Bewegung die Nase des Flugzeugs herunter. Bewegungen nach links oder rechts zwingen Ihr Flugzeug in die entsprechende Richtung.

Seitenruder

[,] und [.] kontrollieren die Seitenruder und somit die Drehungen des Flugzeugs um die Hauptachse. Denken Sie daran, daß [,] und [.] gleichzeitig die Einschaltungszeichen sind [<],[>] ; man kann also leicht ablesen, welche Taste das Flugzeug nach links oder rechts giert.

Drosselung

Die numerischen Tasten kontrollieren die Drosselung der Maschine. [1] stellt 20% der Schubkraft Ihrer Maschine dar, bei [5] fliegen Sie mit 100% Ihrer Antriebskraft, auch volle Schubleistung genannt (volle Kraft, ohne Nachbrenner). Von [6] bis [0] sind die Einstellungen des Nachbrenners. Ein Beispiel: [6] ist die volle Antriebskraft plus 20% des Nachbrenners. Schalten Sie Ihre Schadenanzeige des MFD ein ([D]) und wählen Sie die Einstellung [5] der Drosselung. Behalten Sie die Treibstoffanzeige in der rechten oberen Ecke des MFD im Auge. Schalten Sie nun den Nachbrenner mit voller Kraft dazu. Achten Sie darauf, wie sehr sich dies auf die Treibstoffanzeige auswirkt. Wenn Sie ständig mit dem Nachbrenner fliegen, geht Ihnen der Sprit aus, bevor Sie Ihren Auftrag erledigt haben.

MANEUVERS (FLUGMANÖVER)

Abheben

Fahren Sie die Landeklappen aus ([F]), schalten Sie die Bremsen auf ([B]) und schalten Sie den Nachbrenner ein ([0]). Sobald sich Ihr Flugzeug bewegt, lösen Sie die Bremsen und begeben Sie sich in die Startposition. Wenn Sie 115-125 Knoten erreicht haben, wird der Geschwindigkeitsvektor Ihres HUD über die Nullanzeige klettern. (Dies nennt man *Rotation.*)

Ziehen Sie nun den Steuerknüppel leicht zurück, bis Sie einen Steigungswinkel von etwa 15 bis 25 Grad erreicht haben. Fahren Sie das Fahrwerk und die Landeklappen ein und - damit hat es sich schon! Steigen Sie nicht zu schnell auf. Ein Sackflug in dieser Höhe ist meistens tödlich. Drosseln Sie nun die Maschine, es sei denn, daß Sie es eilig haben. Denken Sie daran, daß der Nachbrenner zwölfmal soviel Sprit verbraucht, als wenn Sie mit normaler Geschwindigkeit fliegen.

Sie können selbstverständlich auch die “auto takeoff” Funktion wählen, drücken Sie einfach nur die Taste [A]. Lehnen Sie sich zurück und genießen Sie, wie Ihr Flieger ganz von selbst in die Luft aufsteigt.

Aufsteigen

Um an Höhe zu gewinnen und aufzusteigen, müssen Sie nur den Hebel zurückziehen. Wenn Sie beim Aufsteigen zu schnell sind, können die positiven Gs Grayout verursachen. Ist die Geschwindigkeit zu langsam und stimmt der Winkel nicht, dann können Sie absacken. Ein optimaler Aufstieg erfordert eine Geschwindigkeit um 450 Knoten und einen Steigwinkel von nicht mehr als 35 Grad.

Sturzflug

Wenn Sie bei Kampfgeschwindigkeiten vom geradlinigen Flug direkt in einen Sturzflug übergehen, können die vielen negativen Gs leicht zum Redout führen. Da die Schnelligkeit und der Winkel Ihres Sturzflugs durch die Gefahr der negativen G-Kraft bestimmt werden, ist es oft besser, einen umgekehrten Sturzflug durchzuführen. Drehen Sie Ihr Flugzeug 180 Grad um die Längsachse, bis Ihr Cockpit dem Boden zugewandt ist, und ziehen Sie dann den Steuerknüppel zurück. Mit diesem Manöver können Sie einen Sturzflug durchführen und gleichzeitig die positiven Gs nützen.

Seitenruder

Das Seitenruder wird dazu benutzt, die Flügel gleichmäßig zu halten, ohne die Richtung zu ändern (siehe unten). Dieses Steuer ist bei der Landung und bei der Feinabstimmung eines Zielangriffs sehr nützlich.

Rollen

Eine Rolle ist das einfachste Flugmanöver. Nach einer Weile wird es Ihnen gar nicht mehr auffallen. Bewegen Sie den Joystick während eines Horizontalfluges ganz nach links oder rechts. Das Flugzeug wird sich um die Längsachse drehen. Versuchen Sie, sich nicht am Boden zu orientieren — benutzen Sie das HUD. Drehen Sie sich jetzt noch langsamer und halten Sie Ihre Position, vielleicht bei 90 Grad (ein Flügel zeigt nach oben, der andere nach unten). Rollen sind wichtig, denn Sie können aus einer Rolle heraus in jede Richtung abdrehen, um einen Verfolger abzuschütteln.

Querneigung in der Kurve

In dieser Kurve rollen Sie zunächst nach links oder rechts und ziehen dann den Hebel zurück, um Ihren Steuerkurs zu ändern. Die meisten Kurven in einem Nahkampf werden auf diese Weise geflogen, weil Sie den Auftrieb der Flügel nutzen können und die Querruder beweglicher sind als die Seitenruder. Der gewünschte Effekt wird auf diese Weise schneller erreicht.

Sackflug

Jedes Flugzeug hat einen kritischen Angriffswinkel. Wenn Sie diesen Winkel übersteigen, verlieren die Flügel ihren Auftrieb (wegen Turbulenzen) und die Tragflächen haben nicht mehr genug Luftströmung. Sie werden absacken, was man Sackflug nennt. Während eines Sackflugs haben Sie keine Kontrolle über die Lage Ihres Flugzeuges. Ein Sackflug während eines Luftkampfes kommt also einem Selbstmord gleich, und Ihr Flugzeug wird jedem Gegner eine leichte Beute sein. Wenn Sie dem Boden zu nahe sind, haben Sie nicht genug Raum, um Ihre Fluggeschwindigkeit zurückzubekommen.

Manöver, die einen Sackflug verursachen können, sind u. a. enge Kurven, in denen man zuviel Geschwindigkeit verliert, Loopings mit unzureichender Geschwindigkeit, und selbst beim Starten und Landen kann man absacken. Je langsamer Sie fliegen, desto größer ist die Gefahr, in einen Sackflug zu geraten.

Einen Sackflug abfangen. Wenn Sie der Erde zu nahe sind, gibt es nur eins - den Schleudersitz. Was man unter 'zu nahe' versteht? Das hängt davon ab, wodurch der Sackflug verursacht wurde und wie gut Sie als Pilot sind. Sollten Sie sich dafür entscheiden, sitzen zu bleiben, dann denken Sie daran, daß die Kontrollen wegen der langsamen Geschwindigkeit schwerfällig reagieren. Sobald Sie unter 500 Fuß sind, ist es Zeit, auszusteigen. Denken Sie nicht zu lange nach!

Sind Sie in den Sackflug geraten, während die Nase nach oben zeigte (zum Himmel gerichtet), dann stellen Sie Ihre Motoren ab ([~]). Warten Sie, bis die Nase des Flugzeugs zurückfällt und sich mit dem Geschwindigkeitsvektor wieder auf einer Linie befindet. Sie werden nun wahrscheinlich direkt auf die Erde zufliegen. Schalten Sie den Nachbrenner ein ([0]) und bringen Sie Ihre Geschwindigkeit auf ungefähr 120 bis 150 Knoten. Ziehen Sie nun langsam den Steuerknüppel zurück, um wieder aufzusteigen. Wenn Ihre Nase zu Beginn des Sackflugs auf den Boden gerichtet war, lassen Sie die Motoren laufen. Lassen Sie sich fallen, bis die Fluggeschwindigkeit wieder zunimmt, ziehen Sie den Steuerknüppel an und steigen Sie wieder zu der Flughöhe auf, die Sie durch den Sackflug verloren haben.

Landen

Am einfachsten ist es natürlich, die Funktion "Auto-Landing" einzuschalten. Fliegen Sie zu Ihrem Stützpunkt und drücken Sie die Taste [A]. Doch das ist ja keine Herausforderung, und wenn Sie *Strike Commander* vollständig genießen wollen, müssen Sie einfach wissen, wie man selbst das Flugzeug sicher landen kann. 1. Überprüfen Sie Ihre Schadenanzeige auf dem MFD ([D]) und stellen Sie sicher, daß Ihr Fahrwerk in Ordnung ist. Es ist ganz schön peinlich, wenn man den Landeanflug beginnt und erst dann bemerkt, daß einem das Fahrwerk abhanden gekommen ist. Sie müssen in einer Entfernung von ungefähr 2 Seemeilen das Flugzeug mit der Landebahn in eine Linie bringen. Versuchen Sie, mit der Landebahn bereits auf einer Linie zu sein, wenn Sie sie gerade erst erkennen können. Erlauben Sie sich soviel Spielraum wie möglich. Drosseln Sie die Motoren und ziehen Sie den Hebel etwas zurück, um die Nase leicht anzuheben. Ihr Ziel ist es, so gleichmäßig an Höhe zu verlieren, daß Sie am Ende des Gleitfluges auf der Landebahn auf*setzen*, und nicht aufprallen. Kurz bevor Sie aufsetzen (der Bildsucher hinter dem Flugzeug ist eine große Hilfe bei der Landung), ziehen Sie die Nase noch etwas höher, drosseln Sie die Motoren and bremsen Sie, wenn Sie den Boden berühren. Eine sichere Landung erfordert viel Übung, lassen Sie sich also nicht entmutigen. Probieren Sie es während der Trainingsmission solange, bis Sie es richtig können.

LUFTKAMPFTAKTIKEN

BASIC FIGHTER MANEUVERS (BFM) (EINFACHE KAMPFMANÖVER)

Einfache Kampfmanöver sind die Grundbewegungen, die Geschwindigkeit und Höhe nutzen, um die gewünschte Position einzunehmen. Sie fliegen entweder auf offensive oder defensive Weise. Offensiv bedeutet, daß Sie versuchen müssen, sich hinter Ihren Feind zu bringen, um zum Schuß zu kommen. Ein Defensivflug ist auf reine Verteidigung ausgerichtet, d. h., Sie setzen alles daran, Ihren Gegner nicht an Ihr Heck zu lassen und sich aus dem Kugelhagel zu halten.

Denken Sie immer an die goldene Regel des Luftkampfes: Speed is Life - Geschwindigkeit ist alles. Alle Manöver gehen auf Kosten von Geschwindigkeit oder Flughöhe - manchmal beides. Wenn Sie ein Manöver zu schnell fliegen, verlieren Sie unter Umständen die Möglichkeit, einen durch dieses Manöver erlangten Vorteil auch nutzen zu können. Es ist auch möglich, daß Ihr Gegner Ihre Lage erkennt und ausnutzt, bevor Sie richtig reagieren können.

Eine zu hohe Fluggeschwindigkeit kann einem zum Verhängnis werden. Fliegen Sie Ihren Annäherungsversuch viel schneller als 1000 Knoten, können Sie wahrscheinlich nie schnell genug abdrehen, um einen Verfolgungskampf aufzunehmen. Normalerweise ist eine Geschwindigkeit von mehr als 500 Knoten unvernünftig, es sei denn, daß Sie nur einen einzigen Angriff versuchen und danach abdrehen wollen.

Wenn Sie sich einem anderen Kampfflugzeug zu schnell nähern, kann es passieren, daß Sie über Ihr Ziel hinausschießen. Dies kann sehr unangenehm werden, denn dadurch begeben Sie sich in eine äußerst ungünstige Position. Ihr Feind hingegen hat die perfekte Möglichkeit, einen Schuß zu landen.

In diesem Abschnitt lernen Sie, wie die einzelnen Manöver geflogen werden. Übung macht den Meister! Perfektes Timing erfordert Übung, Erfahrung und die Fähigkeit, relativ hohe Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Selbst das beste Fliegeras entwickelt dieses Timing dadurch, daß Flugmanöver blitzschnell erkannt und wirklich tadellos geflogen werden. Selbstverständlich gehört eine gewisse Überlebenskunst dazu - die auch Sie lernen werden.

Verfolgungskampf

Lag Pursuit, Lead Pursuit, Pure Pursuit. Im Luftkampf ist es sehr wichtig, die künftige Position Ihres Feindes vorhersehen zu können. Sie müssen bereits früh in Ihrem Vorhaben einige Vorhersagen über Ihren Gegner treffen können, denen lebenswichtige Entscheidungen über die Angriffstaktik folgen. "Früh" bedeutet, bevor Sie in Waffenreichweite sind. BFM Lehrbücher definieren "Verfolgung" als ein Manöver, in der die Nase Ihres Jägers in Relation zum Feind ausgerichtet ist. *Pure pursuit* bedeutet, daß Ihr Flugzeug direkt auf den Feind zeigt. Selbst wenn Sie sich vor Ihrem Feind befinden, verfolgen Sie ihn, wenn die Nase Ihres Flugzeuges auf das gegnerische Flugzeug zeigt. Wenn die Nase Ihres Flugzeugs hinter den Feind zeigt, spricht man von *Lag pursuit*. Benutzen Sie "lag pursuit" Modus, um hinter Ihrem Gegner zu landen. Wenn Ihre Nase auf eine Stelle vor dem Gegner zeigt, spricht man von *Lead pursuit*. Benutzen Sie den "lead pursuit" Modus, um Ihr Ziel zu überfliegen und dabei mit den Bordkanonen zu feuern oder um den Abstand zwischen Ihrem Flugzeug und dem Gegner zu verringern.

Zielwinkel. Unter dem Zielwinkel versteht man den Winkel zwischen der Spitze Ihres Flugzeuges und dem Heck Ihres Feindes. Dieser Winkel zeigt an, wie weit Sie davon entfernt sind, sich hinter Ihrem Ziel in Position zu bringen.

Schußwinkel. Alle gewöhnlichen Projektile müssen in einem bestimmten Winkel vor den Gegner geschossen werden, so daß das Geschoß genau dorthin fliegt, wo das feindliche Flugzeug gleich sein wird. Diesen Winkel nennt man auch "deflection angle" oder Schußwinkel. Der Schußwinkel wird für gewöhnlich in Grad gemessen. Je größer dieser Winkel ist, desto schwieriger wird es für Sie, Ihr Ziel zu treffen.

Alle Gefechte mit Bordkanonen müssen aus dem "lead pursuit" Modus ausgetragen werden. Dies bedeutet, daß die Nase Ihres Flugzeugs auf die künftige Position Ihres Zieles gerichtet ist. Im "lag pursuit" Modus zeigt die Nase Ihres Flugzeugs hinter die derzeitige Position des Gegners. Die Bordkanonen können also unmöglich Ihr Ziel treffen. Wenn Sie gerade ein Manöver durchführen, das den "lag pursuit" Modus erfordert, dann verlassen Sie sich nicht auf Ihre Bordkanonen. Wenn man hingegen gerade auf Sie feuert, dann können Sie scharf abdrehen und Ihrem Gegner somit mit einem großen Schußwinkel bescheren. Ein großer Schußwinkel macht jeden Schuß bedeutend schwieriger.

Der benötigte Schußwinkel wird automatisch berechnet, wenn Sie mit dem radargesteuerten Fadenkreuz der F-16 arbeiten, aber Sie sollten sich darüber im klaren sein, daß die Benutzung dieses Fadenkreuzes den Winkel ändert.

Wendekreis. Die F-16 hat die beste Manövrierfähigkeit aller Flugzeuge im Spiel, die F-22 ausgenommen. Luftgeschwindigkeiten von 450 Knoten erlauben den kleinsten Wendekreis, ein wichtiger Vorteil im Luftnahkampf. Außerdem verliert die F-16 in Kurven nicht soviel an Geschwindigkeit wie viele andere Flugzeuge auf dem Markt.

LUFTNAHKAMPF

Sie müssen zu Beginn jedes Luftnahkampfes davon überzeugt sein, daß Sie die Oberhand behalten werden. Ihr Hauptziel ist es, Ihren Vogel direkt hinter Ihren Gegner zu bringen und lange genug in dieser Position zu halten, um ihn abzuschießen. Machen Sie sich mit diesen Grundmanövern und allen entsprechenden Konter-Manövern so gut vertraut, daß Sie diese Manöver wie im Traum beherrschen. Versetzen Sie sich in die Lage Ihres Feindes, um seinen nächsten Schritt erraten zu können. Entscheiden Sie sich für eine Taktik, doch bleiben Sie flexibel, um jederzeit Ihre Strategie ändern zu können, wenn es die Situation verlangen sollte. Denken Sie immer daran, daß Ihr Gegner mit der gleichen Verbissenheit wie Sie versuchen wird, sein Ziel zu erreichen.

Sollten Sie Schwierigkeiten mit den Nahkampftaktiken haben, dann schalten Sie Ihren externen Kamerawinkel (F6) ein. Versuchen Sie dann, die Abbildungen nachzufliegen.

Ausscheren

Mit einem Ausscher-Manöver drehen Sie sich von einem gegnerischen Flugzeug ab, das auch gerade wegkippt (siehe Abbildung auf Seite 71). Wenn Ihr Gegner Sie in eine Rolljagd verwickelt, dann warten Sie, bis das feindliche Flugzeug in die entgegengesetzte Richtung abrollt und ziehen Sie mit aller Macht. Wenn Ihr Feind Ihre erste Abdrehung nachahmt, dann wiederholen Sie dieses Manöver in der entgegengesetzten Richtung. Mit ein bißchen Glück können Sie genügend Abstand zwischen sich und das feindliche Flugzeug bringen, um das letzte Ausscher-Manöver zu einer vollen Kurve auszufliegen und die hervorragende Manövrierfähigkeit der F-16 dazu zu benutzen, aus dem Fadenkreuz des Feindes zu entwischen und statt dessen hinter ihn zu gelangen. Merken Sie sich: Speed is life! Wenn Sie Ausscher-Manöver mit einem oder zwei Gs fliegen müssen, um sich den Gegner vom Hals zu schaffen, dann haben Sie Ihren Geschwindigkeitsvorteil wahrscheinlich verloren. Wenn zwei Flugzeuge jeweils ein Ausscher-Manöver durch die Fluglinie des gegnerischen Flugzeuges durchführen, um sich möglichst schnell zu trennen, spricht man von einem "Opposition Break".

Eine der geschicktesten Antworten auf das Ausscher-Manöver Ihres Gegners ist das "Lag" Rollen. Andererseits können Sie sich auch so in Position bringen, um Sie in den "lag pursuit" Modus überzugehen. Versuchen Sie es dann mit einer Rakete oder einem schnellen Schuß aus der Bordkanone.

Looping

Das Looping ist eine sehr nützliche Grundtaktik, weil es oft bei viel komplizierteren Manövern eine Rolle spielt. Dabei handelt es sich um einen Aufstieg oder einen Sturzflug, den man so lange fortsetzt, bis man sich im Kreis wieder zum Ausgangspunkt begeben hat. Beim Innen-Looping ist das Verdeck des Flugzeugs innerhalb des Looping-Kreises, beim Außen-Looping außerhalb des Kreises. Weil man bei senkrechten Loopings viel an Geschwindigkeit einbüßt, werden sie im Nahkampf nicht oft angewendet. Wie auch immer, viele Manöver beginnen mit der Einleitung zu einem Looping. Das Looping wird den Piloten daran gewöhnen, zeitweilig seine Orientierung zu verlieren und bei großen Geschwindigkeiten hoher G-Kraft ausgesetzt zu sein.

Looping

Es ist relativ einfach, auf ein Looping des Gegners zu antworten. Fliegen Sie eine scharfe Kurve und versuchen Sie, einen Schuß mit hohem Schußwinkel zu landen, sobald das gegnerische Flugzeug sich im Sturzflug dem Boden nähert. Der Feind wird wahrscheinlich versuchen, aus dem Looping einen Immelmann zu machen. Doch bei diesem Versuch wird er so langsam fliegen müssen, daß der Abschuß eine Leichtigkeit für Sie sein wird.

Immelmann Wende

Immelmanns sind eine sehr gute Gelegenheit, die Richtung zu ändern. Steigen Sie mit Ihrem Jäger auf, bis Sie fast in einen Rückenflug fallen. Bringen Sie Ihre Maschine nun in eine senkrechte Position und richten Sie Ihren Joystick in der Mitte aus. Auf diese Art gewinnen Sie an Höhe und ändern gleichzeitig die Flugrichtung. Allerdings wird die Geschwindigkeit um mehrere Knoten verringert. Doch mit einem Feind am Heck, verschafft Ihnen diese Aktion einen klaren Vorsprung. Der beste Weg, auf einen Immelmann zu antworten, ist mit Ihrem Gegner aufzusteigen. Lassen Sie ihn nicht zuviel an Höhe gewinnen.

Immelmann

Hohes Jo-Jo Manöver

Das hohe Jo-Jo-Manöver soll Ihre Aufholgeschwindigkeit verringern und Sie in eine günstige Position bringen, um mit Bordkanonen oder anderen Geschoßen mit kurzer Reichweite zu schießen. Dieses Manöver kann beginnen, wenn sich beide Flugzeuge auf der gleichen Ebene befinden, und Ihr Gegner so abdreht, daß seine Maschine Ihre Fluglinie durchkreuzt. Statt mit dem Feind abzudrehen, gehen Sie in den "lag pursuit" Modus über und ziehen Sie die Nase des Flugzeugs hoch. Steigen Sie auf und drehen Sie gleichzeitig in dieselbe Richtung ab wie Ihr Gegner. Sobald Sie die geeignete Position in der Mitte der Drehung erreicht haben, ziehen Sie die Nase Ihres Flugzeugs nach unten und bringen Sie sich mit Hilfe eines Sturzfluges hinter Ihrem Feind in Position. Da Sie durch Ihren Aufstieg an Luftgeschwindigkeit eingebüßt haben, sollten Sie sich innerhalb der Fluglinie Ihres Gegners drehen können und in eine Position kommen, die leicht über und hinter seiner Maschine liegt. Ihr Winkel ist jetzt bedeutend günstiger als zuvor.

Um einem hohen Jo-Jo-Manöver zu entkommen, müssen Sie in die entgegengesetzte Richtung abdrehen, sobald Ihr Angreifer den höchsten Punkt seines Aufstiegs erreicht hat. Wenn Sie dabei noch einen flachen Sturzflug durchführen, werden Sie nicht viel von Ihrer Geschwindigkeit einbüßen, und Ihr Feind wird sehr langsam sein .

Hohes Jo-Jo Manöver

Niedriges Jo-Jo Manöver

Ein niedriges Jo-Jo-Manöver ist das Gegenstück zum hohen Jo-Jo-Manöver. Während das hohe Jo-Jo-Manöver die Aufholgeschwindigkeit verringert, bewirkt das niedrige Jo-Jo-Manöver genau das Gegenteil. Die Aufholgeschwindigkeit wird beschleunigt. Ein hohes Jo-Jo-Manöver wird bei engem Abstand zwischen den gegnerischen Flugzeugen ausgeführt, ein niedriges Jo-Jo-Manöver erfordert dagegen etwas mehr Platz. Der Zielwinkel bleibt gleich: im 90 Grad-Winkel zu Ihrer Fluglinie. Sobald Sie im "lead pursuit" Modus in einer mittleren Reichweite vom Gegner entfernt sind, können Sie durch ein Rollmanöver seinem Abdrehen folgen und einen flachen Sturzflug fliegen, um Ihre Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten. Wenn Ihre Position es Ihnen ermöglicht, dann steigen Sie wieder zur Flughöhe Ihres Gegners auf. Wenn Sie dieses Manöver mit dem richtigen Timing fliegen, können Sie sich in die richtige Position bringen, um Ihre Geschosse aus kurzer Reichweite mit einem kleinen Schußwinkel abgeben zu können. Dabei ist es wichtig, daß Sie am unteren Punkt Ihres abdrehenden Sturzflugs einen ausreichenden Vorsprung besitzen.

Niedriges Jo-Jo Manöver

Um einem niedrigen Jo-Jo-Manöver zu entkommen, müssen Sie in die entgegengesetzte Richtung abdrehen, sobald Ihr Angreifer seinen Sturzflug beginnt. Wenn Sie so abdrehen und aufsteigen, werden Sie in der nächsten Phase der "Begegnung" über einen riesigen Höhenvorsprung verfügen.

Verzögerungsrolle/Rückstandsrolle

Dieses Manöver ist ideal, wenn Ihr Gegner scharf abdreht und Sie Gefahr laufen, über Ihr Ziel hinauszuschießen. Es reduziert die Annäherungsgeschwindigkeit und plaziert Ihr Flugzeug leicht über und hinter dem Gegner. Genau die richtige Position für Bordkanonenfeuer mit hohem Schußwinkel oder einen Raketenabschuß. Ziehen Sie Ihre Nase nur etwas höher, entfernen Sie sich leicht vom Gegner und beginnen Sie, sich von der Richtung des Ausbrechmanövers wegzudrehen. Sie werden dabei kurzzeitig den Sichtkontakt zum Feind verlieren - doch keine Sorge! Rollen Sie so lange, bis der obere Rand Ihres HUD mit dem Gegner in einer Linie liegt, und ziehen Sie dann in seine Richtung. Zu diesem Zeitpunkt müßten Sie genug an Geschwindigkeit verloren haben, so daß die Gefahr, übers Ziel hinauszuschießen, vorüber ist. Ihre umgekehrte Position über der Ebene des feindlichen Flugzeugs sollte Ihnen guten Blickkontakt mit dem Gegner verschaffen. Haben Sie das Ziel aus den Augen verloren und können Sie es auch unter Ihnen nicht finden, dann rollen Sie wieder in die aufrechte Position und sehen Sie hoch. Es gibt dann nur eine Möglichkeit, wo Ihr Widersacher sein kann. Wahrscheinlich ist er gerade dabei, mit einer seiner Raketen oder einer Bordkanone auf Sie zu zielen...

"Lag" Rollen

Um auf ein solches Manöver zu antworten, müssen Sie über den rollenden Gegner aufsteigen und/oder ein Looping fliegen, um sich in eine gute Schußposition zu bringen.

AIR-TO-AIR TARGETING (LUFTANGRIFF)

Das Hauptziel des Luftkampfes besteht darin, den Gegner abzuschießen, ohne sich selbst in große Gefahr zu begeben. Ihre Waffenauswahl für den Luftkampf sind Mittelstreckenwaffen (AIM-120 AMRAAMs) und Kurzstreckenwaffen (AIM-9J und -9M Sidewinder). Beim Abschuß von Raketen sollten Sie folgende Dinge in Erwägung ziehen und unbedingt beachten: Ihre Fluggeschwindigkeit, die Geschwindigkeit des ausgesuchten Ziels und Ihr Winkel relativ zum Ziel. Manche Luft-Luft-Waffen können aus jeder Position zum Gegner heraus abgeschossen werden. Das bedeutet, sie können Ihr Ziel treffen, ganz gleich, ob es sich auf Sie zu bewegt oder es sich von Ihnen entfernt. Bordkanonen sind solche Waffen. Manche Waffen nennt man "rear-aspect" Waffen, weil sie von hinten auf das Ziel abgefeuert werden müssen. Geschosse, die aus jeder Position heraus abgefeuert werden können ("all-aspect"), sind einfacher zu handhaben und daher meistens auch teurer.

Der folgende Abschnitt ist ein "Gewußt wie" aller Luft-Luft-Waffen in *Strike Commander.*

Mittlere Reichweite

Die AIM-120 AMRAAM ist die einzige AAM im Arsenal der Wildcats. Sie ist äußerst manövrierfähig, hat ein sehr akkurates semi-aktives Radarsteuerungssystem mit Computerzielunterscheidung und eine Reichweite von 2 bis 40 Seemeilen. Die große Reichweite der AMRAAM ist ideal für BVR (beyond visual range - außer Sichtweite) Gefechte. Der Gebrauch der AMRAAM ist einfach: Stellen Sie die Abschußvorrichtung auf die größtmögliche Reichweite ein (jedoch nicht mehr als 30 oder 35 Seemeilen). Fliegen Sie dann langsam im Steigflug auf Ihr Ziel zu. Wenn die AMRAAM ihr Ziel verfehlt, müssen Sie sich für den möglichen Nahkampf in eine gute Ausgangsposition begeben. Sie können auch feuern und umdrehen, um sich die Wirkung der Waffe aus der Entfernung anzusehen. Gleichzeitig halten Sie sicheren Abstand.

Kurze Reichweite

Die AIM-9J und -9M Sidewinder (Raketen) sind infrarot gesteuerte Geschosse, die für Kurzstrecken im Nahkampf gebaut werden. Die -9J ist eine "rear-aspect" Waffe. Der Suchkopf muß sich an die Wärmeausstrahlungen des gegnerischen Triebwerks heften können. Deshalb müssen Sie den Positionsvorteil haben, um die Waffe auf Ihr Ziel aufschalten zu können. Die -9J ist gegen Licht und Sonne empfindlich und läßt sich vom Ziel ablenken. Die -9M ist eine "all-aspect" Waffe. Sie können sie also frontal abfeuern. Sie läßt sich nicht von der Sonne beeinflussen (der Suchkopf ist empfindlicher), und es ist unwahrscheinlich, daß sie sich vom Ziel ablenken läßt. Das Problem mit beiden Waffen ist, daß man sich des Erfolgs nicht sicher sein kann. Besonders, wenn eine andere Wärmequelle (ein anderes Flugzeug) ihren Weg kreuzt. Seien Sie sich darüber im klaren, daß diese Geschosse in der Nähe eines harmlosen Flugzeugs ein großes Risiko darstellen.

Bordkanonen

Die F-16 ist mit M61A1 20mm Vulcan Kanone ausgerüstet, die Ihnen bei einem chaotischen Nahkampf sehr nützlich sein kann. Sie feuert 100 20mm Schüsse pro Sekunde. Jede fünfte Kugel ist ein sogenannte Leuchtspur, die Ihnen die Richtung der Kugeln anzeigt. Die Reichweite dieser Waffe liegt bei nur 4000 Fuß, doch die enorme Schußkraft macht daraus eine absolut tödliche Waffe innerhalb dieser Reichweite.

AIR-TO-AIR EVASION (ENTKOMMEN)

Es spielt keine Rolle, wie gut Sie sind. Früher oder später wird es jemandem gelingen, sich wie ein tollwütiger Hund auf Sie zu stürzen und nicht loszulassen. Ihr Jäger ist wertvoll, aber Sie sind es auch! Sie müssen entscheiden, was Vorrang hat und wie man Bedrohungen aus jeder Entfernung entkommen kann. Bedenken Sie: Sie müssen auf alles gefaßt sein. Wie gut Ihr Gegner ausgerüstet ist, wissen Sie erst, wenn er die Katze aus dem Sack läßt!

Langstrecken

Eine Langstreckenrakete wie die AMRAAM verfolgt ihr Ziel mit einem Radarsuchsystem. Daher müssen Sie versuchen, die Rakete abzuschütteln. Wenn Sie die Rakete in extremer Reichweite entdecken (35 Seemeilen oder mehr), ist es am einfachsten, zu versuchen umzudrehen. Der Rakete wird der Treibstoff ausgehen, bevor sie Sie erreichen kann. Bei näherer Entfernung ist es ratsam, sich zu drehen und etwas Chaff abzuwerfen. Dann müssen Sie scharf wegkippen, um zu vermeiden, daß das Geschoß durch die Wolke fliegt und sich erneut an Ihre Fersen heftet. Aus sehr kurzer Entfernung brauchen Sie sich wahrscheinlich wegen einer AMRAAM nicht zu sorgen, weil sie Schwierigkeiten damit hat, innerhalb von zwei Seemeilen zu wenden und Sie zu treffen.

Kurzstrecken

Mit der Kurzstrecken-Sidewinder bleibt Ihnen nicht soviel Zeit. Die -9J ist längst nicht so treffsicher wie die -9M, und wenn Sie in Richtung Sonne ablenken können, gelingt es Ihnen wahrscheinlich, sie abzuschütteln. Es ist ziemlich hoffnungslos, diese beiden Raketen durch besondere Flugmanöver abschütteln zu wollen. Doch da beide infrarotgesteuert sind, können Sie sie ablenken, indem Sie Leuchtkörper abwerfen, den Nachbrenner abschalten und wegkippen. Sie können auch versuchen, ein anderes Flugzeug zu überholen und die Rakete so an diese Maschine zu locken. Wir meinen natürlich feindliche Flieger, es sei denn, daß Sie unbedingt Ihre Freunde loswerden möchten.

Bordkanonen

Weil Bordkanonen mit einem kleinen Schußwinkel am wirksamsten sind, sollten Sie einen Winkel von mehr als 45 Grad relativ zu Ihrem Feind beibehalten. Versuchen Sie, Ihren Rumpf und die Oberseite so wenig wie möglich anzubieten, wenn der Nahkampf beginnt.

AIR-TO-GROUND COMBAT (ANGRIFFE VOM BODEN)

Angriffe vom Boden stellen ein anderes Problem dar: Das Erkennen eines Zieles bei hohen Kampfgeschwindigkeiten. Das menschliche Auge kann einen Panzer auf rund eine Meile bei vollem Tageslicht erkennen, 100%ige Sichtverhältnisse vorausgesetzt. Bei 450 Knoten fliegt eine F-16 diese Strecke in nur 10 Sekunden. Innerhalb von sechs Sekunden sind Sie (außer für Bomben) in Reichweite jeder Waffe. Diese Zeit bleibt Ihnen, um das Ziel auszumachen, zu wählen (oder einen Zielpunkt darauf zu richten, wenn Sie eine Bombenmission fliegen), zu zielen und zu schießen. Viele Angriffe werden schneller als 450 Knoten geflogen, um feindlichen Luftabwehrgeschützen möglichst keine Chance zu geben. Bei dieser Geschwindigkeit bleibt Ihnen noch weniger Zeit, das Zielobjekt zu zerstören.

IR-Gesteuerte Waffen

Die AGM-65D Maverick und die GBU-15 werden von einem infrarotgesteuerten Sucher geleitet. Sie gehören zu den teuersten Raketen. Daher ist es wichtig, den Angriff und den Abschuß dieser Raketen gut vorzubereiten.

IR-Bombenabwurf

Schalten Sie den Radar auf das Ziel auf (drücken Sie [T]). Nähern Sie sich gleichmäßig im Tiefflug, in einer Höhe von ungefähr 300 Fuß. In einer Entfernung von etwa 1 bis 2 Seemeilen von Ihrem Ziel sollten Sie beschleunigen und auf über 500 Fuß ansteigen. Schießen Sie, wenn Ihr Fadenkreuz das Ziel erfaßt hat und die Nachricht "IN RNG" (in Reichweite) auf Ihrem HUD erscheint. Nach dem Abschuß der Rakete sollten Sie sofort abdrehen und die Nachbrenner zuschalten. Vergewissern Sie sich, daß Ihnen keine Luftabwehrraketen folgen. Werfen Sie ruhig Störfolie ab, wenn Sie verfolgt werden. Denken Sie daran, daß die Maverick und die GBU-15 recht unbeweglich sind. Ihre Geschwindigkeit und Ihre Flughöhe beim Abschuß der Raketen beeinflussen die Reichweite dieser Waffen ganz erheblich.

Kanonen und Raketenbehälter

Benutzen Sie den Strafe-Modus. Fliegen Sie einen gleichmäßigen Tiefflug unter 500 Fuß. Kanonenfeuer ist deshalb so gefährlich, weil man nur auf nahe Reichweite sein Ziel mit Sicherheit trifft. Bei 6000 Schuß pro Minute kann einem schnell die Munition ausgehen. Erfahrene Piloten schießen daher in kurzen Salven, um genug Munition zu haben, wenn sie sich über dem Ziel befinden und kurz davor sind, abzudrehen. Seien Sie nicht zu sehr auf das Ziel fixiert. Wenn Sie beim ersten Mal nicht treffen, muß es eben warten, bis Sie das nächste Mal vorbeikommen.

Raketenbehälter funktionieren auf die gleiche Art. Sie haben jedoch mehr als die doppelte Reichweite einer Kanone, so daß Sie das Feuer eher eröffnen können. Vermeiden Sie es möglichst, das Ziel direkt zu überfliegen. Wenn Sie mit Ihren Bordkanonen angreifen, läßt sich das zwar fast nicht vermeiden. Nach dem Angriff mit einer Rakete haben Sie jedoch wahrscheinlich genug Zeit, um einem möglichen Boden-Luftangriff zu entkommen.

Bomben

Sie haben die CCRP oder die CCIP zur Auswahl. Die CCRP eignet sich am besten für gebirgiges Terrain, weil sie die Höhe des Ziels in Betracht zieht. Viele Piloten bevorzugen die CCIP wegen ihrer Einfachheit, außerdem bietet es bei ebenem Terrain einen schönen Anblick. Mit einer Reihe von 500 Pfund-Bomben muß man eben dichter an sein Ziel fliegen.

Bomben "schleudern"

Greifen Sie Ihr Ziel aus einer möglichst großen Flughöhe an. Denken Sie an die Flakgeschütze. Es ist leichter, sich auf einen Bombenangriff zu konzentrieren, wenn Sie nicht ständig Angst vor einem Abschuß hegen müssen. 500 Fuß ist für gewöhnlich die Mindestflughöhe. Wenn Sie tiefer fliegen, gelingt es Ihnen vielleicht nicht, das Ziel rechtzeitig zu erkennen, um es erfolgreich anzugreifen. Nehmen Sie die ungefähre Zielrichtung ein und benutzen Sie Ihre Seitenruder zur Feinsteuerung. Richten Sie den Zielpunkt auf den Gegenstand und werfen Sie die Bomben ab. Wenn Sie mit dem CCRP arbeiten, müssen Sie das Ziel ein paar Sekunden lang im Visier behalten, bis die Bomben abgeworfen sind. Bis zum Abwurf sollten Sie stetig an Flughöhe zunehmen. Dabei können Sie Ihren Kurs ausnützen, um die Bomben regelrecht auf Ihr Opfer zu "schleudern". Drehen Sie nach dem Abwurf ab und verlassen Sie die Angriffsfläche möglichst auf dem gleichen Wege, wie Sie gekommen sind. Es besteht natürlich die Gefahr, daß sich hinter dem von Ihnen angegriffenen Ziel SAMs oder AAAs befinden. Werfen Sie möglichst nicht alle Bomben beim ersten Angriffsflug ab. Auch gute "Bomber" verfehlen manchmal das Ziel. Versuchen Sie es erst mit der Hälfte der Bomben. Sollte es sich dann noch als nötig erweisen, können Sie einen zweiten Angriff starten. Durandals werden auf die gleiche Weise abgeworfen. Sie sind jedoch für die Zerstörung von Start- und Landebahnen entwickelt worden. Um eine Durandal abzuwerfen, sollten Sie die Landebahn nach Möglichkeit in einem leichten Winkel anfliegen. Wenn Sie sich genau auf die Bahn ausrichten, verfehlen Sie sie mit Sicherheit, wenn Sie auch nur ganz leicht von der Mitte abweichen. Mit einer Durandal müssen Sie wegen ihres Fallwinkels das Ziel überfliegen.

GROUNDFIRE EVASION (BODENFEUERABWEHR)

In *Strike Commander* werden Sie mit zwei Sorten von AAA konfrontiert: Raketen und Bordkanonen.

Raketen. SAMs zu kontern ist fast wie AMRAAMs abzuwehren. Es sind radargesteuerte Waffen. Man sollte entweder Chaff abwerfen und/oder versuchen, sie abzuschütteln. Der sicherste Weg, sie loszuwerden, ist es, ihren Abschußort (den Raketenwerfer) zu vernichten (Mavericks sind dafür gut geeignet). Die SAMs in diesem Spiel sind etwas langsamer als die AMRAAMs. Doch auch wenn sie Ihr Flugzeug vielleicht nicht so schnell erwischen, sind sie dennoch wendiger. Sie haben riesige Sprengköpfe. Also, wann immer möglich, sollten Sie sich diese Waffen vom Leibe halten.

Bordkanonen. Hohe Fluggeschwindigkeit und Flughöhe sind Voraussetzung, um den AAA erfolgreich auszuweichen. Wenn Sie langsam fliegen müssen, zerstören Sie sie außerhalb ihrer Reichweite mit einer Maverick. Sollte dieser Versuch fehlschlagen, probieren Sie, Berglandschaften zwischen sich zu lassen. Schlägt auch dieser Versuch fehl, dann werden Sie bald in Stücke gerissen.

ÜBUNGSMISSIONEN

Wenn Sie sich darin üben wollen, Manöver zu fliegen, einen Nahkampf zu gewinnen und Bomben abzuwerfen - ohne den ganzen Streß eines Geschwaders - finden Sie hier einige gute Übungsaufgaben, bei denen Sie alleine fliegen. Ein Solo ist ein besonderes Ereignis in der Karriere eines Piloten. Zum ersten Mal haben Sie den Himmel ganz für sich alleine. Niemand, der Ihnen über die Schulter guckt, aber auch niemand, auf den Sie die Schuld schieben können, wenn etwas schief geht. Es gibt keinen Grund, am Anfang zu hart mit sich zu sein. Nehmen Sie sich die folgenden Ratschläge zu Herzen und seien Sie nicht verbissen.

Jede dieser Übungen setzt voraus, daß Sie sich bereits in der Luft befinden - zu Beginn eines Gefechts. Wenn Sie den Start oder die Landung üben wollen, suchen Sie sich bitte eine Landebahn in einer friedlichen Umgebung - weit entfernt von der Kampfzone.

Wählen Sie "TRAINING MISSION" vom Anfangsmenü.

TRAININGSMISSION 1

Wählen Sie ein Nahkampf-Gefecht (Dogfight). Suchen Sie sich anfangs eine Gruppe von schwer beweglichen Zielen aus, die nicht zurückschießen: vielleicht zwei oder drei C-130s, Learjets oder AWACS. Nachdem Sie sich für eine kleinere Anzahl dieser Zielobjekte entschieden haben, wählen Sie ENOUGH und dann die Flughöhe - wahrscheinlich 25000 Fuß, um genug Luftraum zu haben - und machen Sie dann mit dem Fenster für die Waffenauswahl weiter.

Nachdem die Waffenauswahl erschienen ist, laden Sie Ihr Flugzeug mit Luft-Luft-Waffen. Zu Übungszwecken besteht eine gute Ladung aus 4 AIM-9Js und einer voll geladenen Bordkanone. Klicken Sie mit der linken Maustaste zweimal auf die AIM-9J (links auf der Anzeige) . Die Raketen erscheinen dann an den Flügelspitzen und an den leichten Waffenstationen unter den Flügeln. Ihr Flugzeug verfügt bereits über Bordkanonen. Sie brauchen deshalb nur noch auf das Cockpit zu klicken, um sich in den Kampf zu stürzen.

G Kraft. Fliegen Sie an Ihrem Ziel vorbei. Fliegen Sie nun eine scharfe Drehung und dann wieder schnell darauf zu. Achten Sie auf die Gs. Fliegen Sie, bis Sie fast einen Blackout erfahren, und verlangsamen Sie dann Ihr Tempo. Merken Sie sich, wie schnell Sie dran waren, und bleiben Sie während eines Luftkampfes kurz unterhalb dieser Marke. Und denken Sie daran: Sie können mehr positive Gs als negative Gs überleben.

Manövrieren. Rollen Sie mit Ihrem Flugzeug in die gewünschte Richtung und ziehen Sie dann am Joystick, um in diese Richtung zu fliegen. Begeben Sie sich nun hinter Ihr Ziel und versuchen Sie, die gleiche Geschwindigkeit einzunehmen. Gar nicht so einfach, nicht wahr? Geben Sie nur nicht auf!

Verfolgung. Versuchen Sie, die Druckluftbremsen und die Landeklappen zu benutzen, um den Luftwiderstand zu erhöhen und die Geschwindigkeit zu verringern. Wenn Sie abschätzen können, wie schnell Ihr Gegner fliegt, können Sie sich an seine Fersen heften und dranbleiben, bis er einen Fehler macht.

Waffenauswahl. Wählen Sie eine Sidewinder-9J (W). Zur besten Offensive gehören "rear-aspect" Geschosse. Wenn Sie mit diesen grobschlächtigen -9J Raketen umgehen können, ist der Gebrauch der neueren und hochentwickelten Waffen ein Kinderspiel.

Zielerfassung mit Radar. Drücken Sie T, um Ihren Radar auf das Ziel aufzuschalten. Drücken Sie ab. Schießen Sie nun noch eine hinterher - der Sprengkopf der AIM-9Js ist ziemlich klein und ein größeres Flugzeug wird wahrscheinlich nicht mit einem einzigen Schuß erledigt.

Neue Waffe wählen. Wechseln Sie nun zu den Bordkanonen (W) und drücken Sie erneut T, um das nächste Ziel auszuwählen. Stellen Sie sicher, daß sich das Ziel auch in Reichweite befindet, bevor Sie abdrücken. Im Vergleich zu anderen Flugzeugkanonen hat die Vulcan das größte Schußvermögen, jedoch nur eine kurze Reichweite. Innerhalb von 3500 Fuß können Sie mit Treffern rechnen, auf 2000 Fuß können Sie einen Abschuß erwarten. Versuchen Sie, diese Waffe nicht sinnlos herumzuschwenken. Sie feuert 100 Salven pro Sekunde, und Sie haben nur 500 Salven an Bord. Mit diesen Geschützen heutzutage einen Nahkampf zu gewinnen ist eines der größten Abenteuer jedes Piloten.

TRAININGSMISSION 2

Nun ist es an der Zeit für einen Luftnahkampf - ein sogenannter "Dogfight". Nachdem Sie die C-130 ein paar Mal mit Ihren Bordkanonen durchlöchert haben, tauschen Sie die Transportflugzeuge gegen einen einzelnen Gegner aus. Wählen Sie vom Startmenü DOGFIGHT 1, einen Kampfflugzeugtyp (für den Anfang wahrscheinlich entweder eine MiG-21 oder eine Mirage 2000), und die gewünschte Flughöhe.

Wenn Ihre Maschine zuerst noch relativ leicht sein soll, dann rüsten Sie sich mit einigen AMRAAMs aus. Laden Sie Sidewinder -Ms statt den -Js auf Ihre leichten Waffenstationen. Es stehen Ihnen ja schließlich noch die Sidewinders an Ihren Flügelspitzen zur Verfügung.

Stürzen Sie sich in den Kampf und versuchen Sie, den Gegner möglichst abzuschießen. Versuchen Sie, die Fluggeschwindigkeit und Flughöhe bei den Flugmanövern beizubehalten. Am besten halten Sie sich an eine Optimalgeschwindigkeit von ca. 450 Knoten. Wenn Sie diese Geschwindigkeit bei offensiven und defensiven Flugmanövern beibehalten können, ist Ihnen Ihre Beute so gut wie sicher. Die F-16 hat von allen Flugzeugen der Welt das beste Verhältnis zwischen Schubkraft und Gewicht. Nutzen Sie diese erstaunliche Leistungskraft aus! Sie können z.B. sogar senkrecht nach oben fliegen. Dieser Jet verfügt über den kleinsten Wendekreis der Welt. Sehen Sie sich die Flugzeugbeschreibungen am Ende dieser Bedienungsanleitung an und merken Sie sich die Flugzeuge, denen Sie davonfliegen können. Die F-16 ist eines der besten Flugzeuge für den Luftnahkampf. Die Höchstgeschwindigkeit läßt allerdings etwas zu wünschen übrig. Die F-15, SU-27 und sogar die MiG-21 können Sie ohne Schwierigkeiten einholen.

TRAININGSMISSION 3

Währen dieser Übungsmission können Sie sich mit den grundlegenden Techniken für den Bodenangriff auf verschiedene Ziele vertraut machen.

Wählen Sie SEARCH-AND-DESTROY aus dem "training mission" Menü. Wenn Sie die Möglichkeit haben, Ihr Flugzeug zu bewaffnen, wählen Sie eine volle Ladung (4) Raketenbehälter für die mittleren Waffenstationen und eine volle Ladung (12) MK82 für die schweren Waffenstationen.

Sehen Sie sich vor dem Start Ihre Navigationskarte an, wählen Sie Halverston und lassen Sie sich von der Auto-Pilot-Funktion dorthin fliegen. Fliegen Sie kurz über die Stadt, um sich einen Wolkenkratzer auszusuchen, den Sie dem Erdboden gleichmachen können. Nachdem Sie ein geeignetes Ziel gefunden haben, sollten Sie etwas 6 bis 8 Seemeilen zurücklegen. Wenden Sie, gehen Sie auf 1000 bis 2000 Fuß und fliegen Sie dann auf das Ziel zu. Schalten Sie zu Anfang den CCIP-Modus für die MK82 ein, um so ein Gefühl für den Bombenabwurf zu bekommen.

Beim Anflug sollten Sie einen flachen Abstiegswinkel beibehalten - ungefähr 10° genügen. Achten Sie auf Ihre Geschwindigkeit (etwa 400 Knoten) und benutzen Sie das Seitenruder, um letzte Kursänderungen vornehmen zu können. Richten Sie den Pipper auf das Ziel aus. Wenn die "IN RNG" aufleuchtet, drücken Sie ab - einmal. Wenn die Photo-MG eingeschaltet ist, können Sie beobachten, wie die Bomben in Richtung Ziel fallen. Mit etwas Glück werden Sie einen Volltreffer landen.

Sollten Sie das Ziel verfehlen, wenden Sie einfach, und versuchen Sie es erneut. Um Ihre Treffsicherheit zu üben, können Sie die Bomben auf verschiedene Gebäude abwerfen.

Nun wird es etwas schwieriger: Setzen Sie die Raketen ein. Fliegen Sie per Auto-Pilot zu "The Slot" und durchqueren Sie die Felsschluchten. Wenn Sie feindliches Feuer bemerken, vernichten Sie die Quelle, bevor Sie selbst vernichtet werden. Um die Raketen auf ein Ziel abzufeuern, müssen Sie sich erneut mit Hilfe der Seitenruder in Position bringen und darauf warten, daß die "IN RNG" Anzeige aufleuchtet. Wenn diese Anzeige leuchtet und Ihr Fadenkreuz auf das untere Teil des Ziels zeigt, können Sie feuern. Mit etwas Übung werden Sie für jedes Bodenziel eine Bedrohung sein. Sie verfügen über genug Munition für Ihre Übungen. Machen Sie sich deswegen also keine Sorgen.

Steigen Sie wieder auf, wenn Sie das Tafelland in der Mitte des Cañons erreicht haben. In dieser Gegend befindet sich eine Landebahn, und es wird Ihnen nicht schwerfallen, dort noch ein paar geeignete Ziele zu treffen. Bei späteren Übungsflügen können Sie dann Durandals laden und sich die ganze Landebahn vornehmen.

Für eine etwas schwierigere Mission können Sie mit Ihrer üblichen Waffenausstattung und einer Caldera fliegen. Mit ihr ist es nicht ganz so einfach, sich AAAs (Luftabwehrgeschütze) vom Hals zu halten. Sie müssen also sehr gut fliegen können, um nicht abgeschossen zu werden.

Nachdem Ihnen die Munition ausgegangen ist, sollten Sie bei der Rückkehr zum Stützpunkt die Landung üben. Benutzen Sie den Auto-Pilot, um zurückzukehren, und versuchen Sie dann, nach der Beschreibung in dieser Anleitung selbst zu landen (siehe **Landen**, Seite 72). Wie bei den meisten Dingen, die die Handhabung einer F-16 betreffen, gilt auch hier: Übung macht den Meister!

TRAININGSMISSION 4

In dieser Übungsmission erlernen Sie den Luftnahkampf mit zwei Gegnern. Da Sie sowohl Luft-Luft-Raketen als auch Luft-Boden-Raketen an Bord haben, werden Sie in diesem Kampf zunächst durch Ihr Gewicht benachteiligt.

Wählen Sie diesmal zwei Gegner in einer Gruppe. Beginnen Sie mit MiGs-21 oder Mirages. Arbeiten Sie sich dann langsam zu den MiG-29, Su-27 oder einer anderen F-16 hoch. Um mit Ladegewicht zu üben, sollten Sie mit den gewöhnlichen Geschossen an den Flügelspitzen und Sidewinders oder AMRAAMs an den leichten Waffenstationen fliegen. Laden Sie einen Stapel MK-20 oder MK-82 auf die mittleren und schweren Waffenstationen. Sollten Sie mit dieser Ladung Schwierigkeiten haben, versuchen Sie es doch mit Mavericks oder ein paar GBU-15 an jeder Waffenstation. Nachdem Sie die Waffen an Bord haben (keine Angst, schwerer wir's nicht), rollen Sie zur Startbahn und machen Sie sich daran, ihre wesentlich manövrierfähigeren Gegner auszuschalten.

Es wird sich als sehr nützlich erweisen, in der Lage zu sein, mehrere Gegner gleichzeitig loszuwerden. Sie werden sich nämlich bald in einer Welt wiederfinden, in der solche gefährlichen Situationen alltäglich sind. In einem Kampf, in den mehrere Jets verwickelt sind, müssen Sie Ihre Feinde blitzschnell abschießen, bevor Ihre Gegner zum Zuge kommen können. Die AMRAAMs sind Ihre wertvollsten Waffen, und sollten deshalb nur einzeln auf Ihr Ziel abgefeuert werden, besonders wenn Sie noch keinen Sichtkontakt haben. Nehmen Sie sich zuerst die Flugzeuge vor, die sich Ihnen am schnellsten nähern, denn sie rücken Ihnen am ehesten auf die Pelle.

Wenn Sie während eines Bodenangriffs selbst unerwartet angegriffen werden, schreiben Ihnen herkömmliche Handbücher vor, sofort Ihre Bomben abzuwerfen. Wenn Sie sich gute Gewinnchancen ausrechnen, können Sie auf diese Weise besser manövrieren und den Gegner in einen Luftnahkampf verwickeln. Ist Ihnen der Gegner jedoch weitaus überlegen, sind Sie eher in der Lage, dem Feind zu entkommen. Die Wildcats halten sich jedoch an ihre eigenen Regeln. Die Bestückung Ihres Kampfflugzeugs ist sehr kostspielig. Ohne diese Waffen können Sie Ihren Auftrag nicht erledigen. Wenn Sie für die Wildcats arbeiten wollen, müssen Sie sich in jedem Fall durch die gegnerischen Reihen zu Ihrem Ziel durchschlagen, einen Treffer landen und danach unversehrt zum Stützpunkt zurückkehren können. Dabei müssen Sie vor allem möglichst viele Abschüsse mit möglichst billigen Waffen verzeichnen können.

Den radargesteuerten Raketen des Gegners entkommen

Wenn Sie den Frontalangriff bereits beherrschen, dann lassen Sie den Gegner doch zur Abwechslung einmal hinter sich. Dies hat mit Sicherheit zur Folge, daß der Feind eine Rakete auf Sie hetzt. Nur keine Panik. Dies ist nur eine Übungsmission! Versuchen Sie, die Rakete loszuwerden, indem Sie den Nachbrenner abschalten, Leuchtkörper abwerfen und dann scharf abdrehen. Leuchtkörper sind meistens nicht genug, um eine moderne IR-Rakete (Infrarot) abzulenken. Sie müssen Ihre Flugrichtung drastisch ändern, um das Zielsuchsystem der Rakete zu überlisten. Mit der Verfolgung durch eine Rakete mit Radar-Suchsystem verhält es sich ähnlich. Der einzige Unterschied besteht darin, daß radargesteuerte Raketen meistens aus größerer Entfernung und frontal abgeschossen werden, besonders in der ersten Phase des Gefechts. Die Taktik ist die gleiche: Werfen Sie Köder (Chaff/Störfolie) ab und drehen Sie im letzten Moment ab. Denken Sie jedoch immer daran, daß AMRAAMs und die radargelenkten SAMs wesentlich schneller sind als die infrarotgesteuerten Sidewinders.

WEAPONS (WAFFEN UND GESCHÜTZE)

Reichweite. Die Reichweite/Schußweite der Waffen ist in Seemeilen angegeben. Manchmal hängt die Schußweite von der Höhe und der Fluggeschwindigkeit des Kampfflugzeugs ab, auf dem sich die Abschußrampe befindet. In anderen Fällen wird die Reichweite der Zielerfassung (die Reichweite, innerhalb der die Waffe auf ein Ziel aufschalten kann) geringer sein als die eigentliche Reichweite der Waffe. Beide Ausnahmen sind in der Beschreibung erwähnt.

HUD Modus. Dieser Modus erscheint in der linken unteren Ecke der HUD-Anzeige - unter der Anzeige für die eigentliche Fluggeschwindigkeit. Wenn die Waffen in mehreren Modi eingesetzt werden können, sind sie durch Querstriche getrennt.

System. Dies ist die Art des Zielsuchsystems, das von der Waffe benutzt wird.

Preis. Der Preis, den die Wildcats bezahlen müssen, ist in U.S. Dollar angegeben.

AIM-9J

Reichweite: ....6 Seemeilen (nm)
HUD-Modus:..................SRM - Kurzstreckenrakete
System:..........................Infrarot (IR-Homing)
Preis:.............................$30000

Die AIM-9J hat bereits Seltenheitswert. Der soliden Beschaffenheit der Sidewinder ist es zu verdanken, daß sie noch immer im Einsatz sind. Der Suchkopf ist veraltet und läßt sich leicht ablenken (besonders von Störfolie). Diese Raketen sind dafür bekannt, daß sie ab und zu zur Sonne abschwenken. Der Suchkopf ist nicht empfindlich genug, um ein Ziel von vorne anpeilen zu können. Diese Waffe muß das Triebwerk des Gegners anpeilen können, um das Ziel zu verfolgen. Es gibt allerdings auch ein paar versteckte Vorteile. Der Sprengkopf detoniert durch einen Sensor (wie bei den meisten AAMs), doch der Zünder ist so altmodisch wie die Rakete selbst und funktioniert meistens nur, wenn die Rakete ins Ziel eindringen konnte. Dies bedeutet, daß die -9J manchmal ihr Ziel verfehlt. Doch wenn sie trifft, sind die Folgen verheerend. Sie ist zudem recht billig.

AIM-120 AMRAAM

Reichweite: ....40 Seemeilen
HUD-Modus:..................MRM - Mittelstreckenrakete
System:..........................Semi-aktives Radarsteuerungssystem
Preis:.............................$200000

Die AIM-120 AMRAAM (Advanced Medium Range Air-to-Air Missile) ist zur Zeit das Beste auf dem Markt, wenn es um BVR - Waffen (außer Sichtweite) geht. Die Rakete wird in Richtung des Gegners abgefeuert (meistens mit Hilfe des Radar-Echozeichens). Schnelle Mikroprozessoren und ein Gyroskop (Geradlaufapparat) gewährleisten eine konstante Flugrichtung. An einem bestimmten Punkt schaltet sie ihr eingebautes Radarsystem ein und beginnt somit, ihr Ziel völlig selbständig zu verfolgen. Durch ein Funksignal von der Abschußrampe (Flugzeug) kann diese Richtung jederzeit geändert werden. Diese Prozedur erfolgt gewöhnlich durch Computersteuerung. Diese Rakete erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von Mach 4.2. Der Sprengkopf detoniert durch einen sehr zuverlässigen Annäherungszünder, der lasergesteuert ist. Der einzige Nachteil dieser Waffe besteht darin, daß sie nicht besonders wendig ist. Dadurch ist ihr Einsatz bei Luftnahkämpfen (Dogfights) ziemlich eingeschränkt.

AGM-65D Maverick

Reichweite: ....13 Seemeilen
HUD-Modus: ....IR
System: ....Infrarot durch Bildaufschaltung
Preis: $100000

Die Maverick ist eine narrensichere Waffe - man zeigt ihr das "Opfer" und läßt sie los. Sie verfolgt ihr Ziel aufgrund des im Sucherkopf gespeicherten Zielfotos. Um eine positive Zielaufschaltung zu erreichen, muß die Rakete das Ziel "sehen" können. Doch nicht immer sind die Sichtbedingungen im Schlachtfeld einwandfrei; sehr selten beträgt die Sichtweite mehr als 3 Meilen. Der Sprengkopf ist kräftig genug, um jedes Bodenfahrzeug zu vernichten, und er kann sogar kleine Schiffe beschädigen.

AIM-9M

Reichweite: ....10 Seemeilen
HUD-Modus: ....SRM - Kurzstreckenrakete
System: ....Infrarot (IR-Homing)
Preis: $60000

Die -9M ist eine verbesserte Sidewinder. Der Suchkopf läßt sich nicht so leicht ablenken. Sie kann aus allen Richtungen auf das Ziel abgefeuert werden. Der Sprengkopf ist doppelt so groß. Der Zündmechanismus funktioniert gut. Sie ist schneller und hat eine größere Reichweite als die -9J. Auch ist sie viel beweglicher. Doch all diese Verbesserungen machen sich natürlich beim Preis bemerkbar: Diese Rakete ist doppelt so teuer wie ihr älterer Bruder.

GBU-15(V)/B Smart Bomb

Reichweite: ....4 Seemeilen
HUD-Modus: ....IR
System: ....Infrarot durch Bildaufschaltung
Preis: $100000

Die GBU-15 (außer dem Ausbilder benutzt niemand den vollständigen Namen) ist eigentlich eine 2000 Pfund Bombe, die mit einem Sensor (ähnlich wie die Maverick) ausgerüstet ist. Sie verfügt über Flossen, die Auftrieb und Aerodynamik kontrollieren können. Diese Bombe verfolgt ihr Ziel wie die Maverick. Die meisten Piloten benutzen sie, um große und strategisch wichtige Ziele wie Brücken und Gebäude zu zerstören. Man kann aufgrund ihres Gewichts nicht viele davon laden. Wählen Sie das Ziel also sorgfältig.

Mk82 General Purpose Bomb

Reichweite: ....—
HUD-Modus: ....CCIP/CCRP
System: ....Ohne
Preis: $10000

Die Mk. 82 ist die einfachste Luft-Boden-Waffe im Arsenal der Wildcats. Doch je einfacher die Waffe selbst ist, desto komplizierter ist der Abschuß und desto mehr erfordert der Umgang damit einen erfahrenen Piloten. Die Mk. 82 ist dabei keine Ausnahme. Im Gegensatz zu anderen Waffen ist sie jedoch sehr billig. Wenn Sie also gut genug fliegen können, um Bomben erfolgreich abzuwerfen, werden Sie eine Stange Geld sparen und Ihren Verdienst damit erheblich damit aufbessern.

LAU-3 Rocket Pod

Reichweite: ....2 Seemeilen
HUD-Modus: ....STRF
System: ....Ohne
Preis: $10000

Die LAU-3 wird heutzutage am häufigsten im Luft-Boden-Angriff verwendet: Eine Rakete, die nur durch Flossen konstant gehalten wird und keine Zielsucheinrichtung hat. Der Sprengkopf ist klein. Den meisten Zielfahrzeugen machen ein oder zwei nahe Fehlschüsse nichts aus, doch diese Waffe wird in Salven gefeuert. Zwei Raketenbehälter mit jeweils neunzehn Raketen halten insgesamt 38 Raketen für das Ziel bereit. Der Abschuß aller Raketen dauert nur Sekunden. Eine F-16 kann bis zu 6 Behälter laden und alle gleichzeitig abfeuern. Die Tatsache, daß mit dieser Rakete auch auf Flugzeuge (ruhig fliegend) gezielt werden kann, ist ein zusätzlicher Vorteil.

Mk20 Rockeye Cluster Bomb

Reichweite: ....—
HUD-Modus: ....CCIP/CCRP
System: ....Ohne
Preis: $20000

Die Rockeye ist eine Streubombe, die 247 kleinere Bomben (jede etwa eineinhalb Pfund schwer) enthält. Diese werden bei der Explosion verteilt (sie explodiert bei einer im voraus gewählten Entfernung zum Boden), um eine Fläche von etwa 200 mal 250 Fuß (ca. 450 qm). Die Bomben explodieren beim Einschlag. Die Detonation der Rockeye ist kräftig genug, um jedes ungepanzerte Fahrzeug in die Luft zu jagen. Und ein gut gezielter Abwurf kann selbst einen Panzer zerstören.

Durandal Runway Cratering Munition

Reichweite: ....—
HUD-Modus: ....CCIP/CCRP
System: ....Ohne
Preis: $30000

Durandal ist besonders dafür geeignet, Start- und Landebahnen und feststehende Flugzeugunterkünfte zu zerstören. Nach dem Abwurf der Durandal entfaltet sich ein Bremsfallschirm, der die Bombe mit der Spitze nach unten gerichtet zum Boden gleiten läßt. Die Waffe wird von einem Motor in die Erde getrieben, bis der Zeitzünder explodiert. Eine Durandal kann sich durch fast 50 cm Beton oder Asphalt bohren, bevor die Detonation erfolgt. Durch die Detonation entsteht ein unterirdischer Krater, der nur sehr schwer beseitigt werden kann. Der Explosionsradius ist recht klein, da die Detonation von der Erde gedämpft wird. Deshalb müssen Sie sich Ihres Zieles sehr sicher sein, um Durandal wirkungsvoll einzusetzen.

SPEZIFIZIERUNG DER FLUGZEUGE

Motoren. Die Anzahl der Motoren des Flugzeuges. Wenn nicht anders angegeben, sind damit Düsenmotoren gemeint.

Maximale Reichweite. Die Reichweite des Flugzeuges in Seemeilen bei internem Treibstoffvorrat und einer steten Fluggeschwindigkeit/Drosselung von MIL 4 (unbeladen).

VmaxHi (Höchstgeschwindigkeit bei großer Flughöhe) Höchstgeschwindigkeit in Knoten, mit vollem Nachbrenner bei 36000 Fuß.

VmaxLo (Höchstgeschwindigkeit auf Meeresspiegelhöhe) Höchstgeschwindigkeit in Knoten, unbeladen, voller Nachbrenner, Meerespiegelhöhe.

Gipfelsteighöhe. Die mögliche Gipfelsteighöhe des Flugzeuges bei stetem Flug.

Waffenladung. Die Grundausstattung der an Bord befindlichen Waffen.

Flugzeugtyp. Eine kurze Beschreibung des Flugzeuges. Fortschrittlichkeit, moderne Systeme (wie z. B. Radar) und andere Kriterien werden an dieser Stelle erwähnt. Die erste Generation ist die älteste, die dritte Generation ist am weitesten fortgeschritten.

Manövrierf. Eine allgemeine Bewertung der Manövrierfähigkeit, basierend auf Wendekreis, Steighöhe Luftwiderstand der Flügel usw.

F-16 Fighting Falcon

Motoren........................1
Max. Reichweite............905 Seemeilen
VmaxHi........................1158 Knoten
VmaxLo........................791 Knoten
Gipfelsteighöhe.............49530 Fuß
Waffenladung...............M61A1 20mm Vulcan
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf....................Hervorragend

Die F-16 ist ein Flugzeug, das Sie einfach beherrschen müssen. Sie ist eine der beweglichsten und vielseitigsten Maschinen der Welt. Die Querruder und andere bewegliche Oberflächen werden durch elektrische Impulse statt durch einfache, hydraulische Mechanismen betätigt. Die entsprechenden Signale werden vom Cockpit aus in einen Computer eingegeben. Der Computer berechnet daraufhin die Steuerung der Geräte, um das bestmögliche Ergebnis für den Piloten zu erzielen. Dieses computer-gesteuerte System war eine Revolution in der Luftfahrttechnik, und es hat sich auch unter schwierigen Flugbedingungen als zuverlässig erwiesen.

F/A-18 Hornet

Motoren........................2
Max. Reichweite............950 Seemeilen
VmaxHi........................1032 Knoten
VmaxLo........................795 Knoten
Gipfelsteighöhe.............50400 Fuß
Waffenladung...............M61A1 20mm Vulcan
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf....................Gut bis sehr gut

Die Hornet sollte eigentlich ein "Hansdampf in allen Gassen" werden. Unglücklicherweise wurde daher keine ihrer Eigenschaften perfektioniert. Sie verfügt über ein sehr gutes Radarsystem und kann mit einer recht großen Anzahl von Waffen bestückt werden. Sie ist recht beweglich und dreht sich gut. Doch wegen dieser Vorzüge hat sie auf leistungsstarke Motoren verzichten müssen. Deshalb ist sie im Luftnahkampf nur mittelmäßig.

F-15 Eagle

Motoren........................2
Max. Reichweite............950 Seemeilen
VmaxHi.........................1032 Knoten
VmaxLo.........................795 Knoten
Gipfelsteighöhe............50400 Fuß
Waffenladung................M61A1 20mm Vulcan
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf.....................Sehr gut bis hervorragend

Die F-15 wurde entwickelt, um dem angeblichen russischen Superflieger kontern zu können: der MiG-25 *Foxbat*. Als sich die Foxbat dann als bloßer Abfangjäger (statt Superjäger) entpuppte, war die F-15 das einzige erstklassige Kampfflugzeug auf der ganzen Welt. Ihre Höchstgeschwindigkeit und Beweglichkeit sind beeindruckend für diesen großen Flieger. Nehmen Sie sich vor diesem Jäger in acht.

MiG-21 Fishbed

Motoren........................1
Max. Reichweite............531 Seemeilen
VmaxHi.........................1204 Knoten
VmaxLo.........................540 Knoten
Gipfelsteighöhe............60125 Fuß
Waffenladung................GSh-23 23mm cannon
Flugzeugtyp..................Erste Generation
Manövrierf.....................Gut

Die MiG-21 ist eine Antiquität des 21. Jahrhunderts. Wegen ihres günstigen Preises und der hohen Produktionsmenge während des Kalten Krieges wird dieses Flugzeug noch lange unter dem Himmelszelt zu finden sein. Sie dient vielen Luftstreitkräften besonders für den Bodenangriff. Unterentwickelte und ärmere Länder benutzen sie jedoch meistens als Abfangjäger und für CAP Missionen.

MiG-29 Fulcrum

Motoren......................2
Max. Reichweite.........806 Seemeilen
VmaxHi.......................1260 Knoten
VmaxLo.......................700 Knoten
Gipfelsteighöhe...........59800 Fuß
Waffenladung.............30 mm Kanone
Flugzeugtyp................Dritte Generation
Manövrierf..................Sehr gut bis hervorragend

Die Fulcrum ist der F-16 ebenbürtig. Tatsächlich wurden beide Flugzeuge nach gleichen Kriterien entwickelt: Bodenangriffe und Abfangmissionen auf Kurzstrecken standen dabei im Vordergrund. Die Überlebenschancen der MiG-29 sind wegen ihrer 2 Motoren etwas besser.

Su-27 Flanker

Motoren........................2
Max. Reichweite............1000 Seemeilen
VmaxHi........................1320 Knoten
VmaxLo........................725 Knoten
Gipfelsteighöhe.............49530 Fuß
Waffenladung...............30 mm Kanone
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf....................Sehr gut bis hervorragend

Die Designer der Sukhoi blickten bereits auf eine lange Tradition im Flugzeugdesign zurück, als die Su-27 in Produktion ging - die Flanker bleibt diesen Maßstäben verpflichtet. Sie ist mit der F-15 vergleichbar und dient dem gleichen Zweck: Abfangmissionen und Überlegenheit auf langen Strecken.

A-10 Thunderbolt II

Motoren........................2
Max. Reichweite............1189 Seemeilen
VmaxHi........................381 Knoten
VmaxLo........................381 Knoten
Gipfelsteighöhe.............44525 Fuß
Waffenladung...............30 mm DPU
Flugzeugtyp..................Zweite Generation
Manövrierf....................Sehr gut

Die Warthog (der Spitzname "Warzenschwein" ist unter Piloten verbreitet) ist sehr tüchtig beim Bodenangriff. Die natürliche Beute der Warthogs sind Panzer - sie haben von allen Flugzeugen die kräftigsten Geschütze an Bord: GAU-8A. Diese Waffe ist zwar für Bodenziele gedacht, doch jeder Pilot träumt von dem Tag, an dem er einen zu selbstsich-eren und eingebildeten Feind mit seiner Warthog runterholen kann.

Mirage 2000

Motoren........................1
Max. Reichweite............741 Seemeilen
VmaxHi........................1262 Knoten
VmaxLo........................800 Knoten
Gipfelsteighöhe.............58500 Fuß
Waffenladung...............30 mm Kanone (2)
Flugzeugtyp..................Zweite Generation
Manövrierf....................Gut

Die Mirage 2000 ist ein altes, aber populäres Kampfflugzeug französischer Herkunft. Der große delta-förmige Flügel erzeugt beiFlug-manövern einen großen Luftwiderstand, wodurch man schnell an Geschwindigkeit verlieren kann. Sie wird als Abfangjäger und für Bodenangriffe eingesetzt. Für einen Nahkampf eignet sie sich etwas besser als die MiG-21.

C-130 Hercules

Motoren........................4 prop
Max. Reichweite............3240 Seemeilen
VmaxHi........................332 Knoten
VmaxLo........................332 Knoten
Gipfelsteighöhe.............32695 Fuß
Waffenladung...............30 mm cannon
Flugzeugtyp..................—
Manövrierf....................Wie eine tragende Kuh

Die C-130 ist in der Schattenwelt eines Söldnerpiloten allgegenwärtig. Sie wird weltweit fast ausschließlich für den Transport von Ausrüstung und Truppen eingesetzt.

Tornado

Motoren........................2
Max. Reichweite............1691 Seemeilen
VmaxHi........................1262 Knoten
VmaxLo........................792 Knoten
Gipfelsteighöhe.............69338 Fuß
Waffenladung...............27 mm Kanone (2)
Flugzeugtyp..................Zweite Generation
Manövrierf....................Befriedigend

Die Tornado wurde von Briten, Deutschen und Italienern zusammen entwickelt und Mitte der achtziger Jahre fertiggestellt. Das Ziel war, einen Jet zu bauen, der bei Bodenangriffen und Luftkämpfen gleichermaßen gut abschneidet. Dieses Ziel wurde nur knapp verfehlt. DieTornado in diesem Spiel ist die Version des Kampfflugzeuges. Daß dieses hervorragende Flugzeug nicht völlig makellos ist, liegt an der niedrigen Höchstgeschwindigkeit.

E-3 Sentry "AWACS"

Motoren........................4
Max. Reichweite............4374 Seemeilen
VmaxHi........................460 Knoten
VmaxLo........................422 Knoten
Gipfelsteighöhe.............39650 Fuß
Waffenladung...............—
Flugzeugtyp..................—
Manövrierf....................Mangelhaft

Die E-3 ist ein Aufklärungsflugzeug der Spitzenklasse. Mit ihrem leistungsstarken Radarsystem kann sie eine große Anzahl von Luft- und Bodenkontakten erfassen. In der Luft übernimmt sie die Aufgabe, feindliche Kampfflugzeuge auszumachen und ihnen Abfangjäger auf den Hals zu hetzen. Sie ist heutzutage ein wertvolles Angriffsziel.

YF-23

Motoren........................2
Max. Reichweite............1296 Seemeilen
VmaxHi........................1300 Knoten
VmaxLo........................790 Knoten
Gipfelsteighöhe.............60000 Fuß
Waffenladung...............M61A1 20mm Vulcan
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf....................Hervorragend

Die YF-23 war eines von zwei miteinander konkurrierenden Flugzeugdesigns der achtziger bis neunziger Jahre. Die YF-22 war ihre Konkurenz und ging als Sieger hervor. Die YF-23 hat den Wettbewerb zwar verloren, doch um den Ansprüchen des heutigen Söldnergewerbes gerecht zu werden, wurde sie in begrenzter Stückzahl gebaut. Sie ist sehr schnell, schwer auszumachen und im Luftkampf ein Gegner, den man nicht unterschätzen darf. Diese Maschine kann eine F-15 zum Frühstück vernaschen. Viele Piloten nennen sie "Black Widow" - die "Schwarze Witwe".

F-22

Motoren........................2
Max. Reichweite............1300 Seemeilen
VmaxHi........................1330 Knoten
VmaxLo........................795 Knoten
Gipfelsteighöhe.............60000 Fuß
Waffenladung...............M61A1 20mm Vulcan
Flugzeugtyp..................Dritte Generation
Manövrierf....................Hervorragend

Die F-22 hat nach ihrer Fertigstellung in den Vereinigten Staaten die gesamte Konkurenz aus dem Rennen geschlagen und wurde zum neuen Kampfflugzeug der Spitzenklasse gekürt. Sie soll die alternde F-15 ersetzen. Die F-22 ist schneller als ihre Vorgängerin und von Radargeräten und Infrarot-Systemen schwer zu erfassen. Aufgrund der hochentwickelten Technologie und der enormen Schubleistung ist sie sehr beweglich.

TU-20

Motoren........................4 Prop
Max. Reichweite............8000 Seemeilen
VmaxHi ....500 Knoten
VmaxLo ....410 Knoten
Gipfelsteighöhe ....40625 Fuß
Waffenladung ....—
Flugzeugtyp ....Erste Generation
Manövrierf....................Mangelhaft

Die Tu-20 (offizielle Militärbezeichnung: Tu-95 Bear D) zählte um 1950 herum zur Spitze in ihrer Klasse - propellergetriebene Interkontinental-Jagdbomber. Heutzutage dient sie Luftstreitkräften in Ländern der Dritten Welt und größeren Konzernen zu Exportzwecken. Früher wurde sie zum Abwurf von Nuklearbomben eingesetzt. Doch auch nach dem Zeitalter der Atombomben kann sie mit 500 Pfündern an Bord beträchtlichen Schaden anrichten.

747 Jumbo Jet

Motoren........................4
Max. Reichweite............4374 Seemeilen
VmaxHi ....400 Knoten
VmaxLo ....400 Knoten
Gipfelsteighöhe ....37650 Fuß
Waffenladung ....—
Flugzeugtyp ....—
Manövrierf....................Mangelhaft

Die 747 dient vielen Fluggesellschaften und Konzernen als Passagierflugzeug in der zivilen Luffahrt. Sie ist ein noch leichteres Abschußziel als die E-3, da ihr Radargerät Angreifer nur auf kurze Entfernung erfassen kann. Hochentwickelte elektronische Instrumente wie bei Militärflugzeugen sind nicht an Bord vorhanden.

Lear Jet

Motoren........................2
Max. Reichweite............1080 Seemeilen
VmaxHi ....400 Knoten
VmaxLo ....400 Knoten
Gipfelsteighöhe ....37375 Fuß
Waffenladung ....—
Flugzeugtyp ....—
Manövrierf....................Gut

Der Lear Jet ist das bevorzugte Transportmittel von geltungssüchtigen Bonzen des 21. Jahrhunderts.

GLOSSAR

AAA. Luftabwehrgeschütze.
AAM. Luft-Luft-Rakete.
ACM. Modus für den Luftkampf (HUD).
AGM. Luft-Boden-Rakete (z. B. AGM-65D Maverick).
All Aspect Weapon. Diese Waffe kann aus jeder Richtung auf den Gegner gefeuert werden.
AMRAAM. Moderne Mittelstreckenrakete.
Angels. Flughöhe in 1000 Fuß. Beispiel: Mit "Angels 29" sind 29000 Fuß gemeint.
Ballistic. "Going ballistic" - senkrecht nach oben.
Bandits. Luftpiraten, feindliche Flugzeuge.
Bank. Das Drehen/Rollen des Flugzeuges, so daß der Auftrieb der Tragflächen nicht mehr gegen die Schwerkraft arbeitet.
BFM. Basic fighter maneuvers oder einfache Kampftechniken. Derartige einfachere Kampfmanöver sind Voraussetzung für ein fortgeschritteneres Training .
Bingo. "bingo fuel" oder "bingo point" (kritischer Punkt) - Der Zeitpunkt, zu dem man während einer Mission zum Stützpunkt zurückkehren muß, um aufzutanken.
Bitching Betty. Die weibliche Stimme des Computersystems in der F-16, die den Piloten vor einem drohenden Aufschlag auf den Boden warnt ("Pull up ... Pull up ... ").
Blackout. Verlust der Sehkraft und/oder des Bewußtseins, ausgelöst durch hohe Beschleunigung.
Bogeys. Flugzeug mit unbekannten Absichten.
Bounce. Angriff auf eine Flugzeuggruppe, die mit anderen Dingen beschäftigt ist.
Buster. Volle militärische Macht.
CAP. Combat air patrol (Kampf-Luft-Patrouille).
CBU. Streubomben (z.B. Mk. 20 Rockeye).
CCIP. Continuously computed impact point (HUD-Modus).
CCRP. Continuously computed release point (HUD-Modus).
Chaff. Metallische Störfolie, die zu tausenden aus dem Flugzeug geworfen wird, um radargesteuerte Raketensysteme abzulenken.
Control Surfaces. Die bewegliche Oberfläche, die die Manöver des Flugzeugs kontrolliert.
Dogfight. Schneller Luftnahkampf zwischen gegnerischen Flugzeugen.
DGFT. Dogfight Modus (HUD).
DPU. Depleted uranium (Uraniumvorräte erschöpft).
EL. Außergewöhnliche Verluste. Die meisten Söldnervertrage enthalten eine derartige Klausel, um sich zu abzusichern.
Electric Jet. Ein alter Spitzname für die F-16, da es die einzige amerikanische Maschine ist, die gänzlich elektronisch gesteuert ist.
Flares. Behälter mit Chemikalien, die aus dem Flugzeug geworfen und dann angezündet werden. Sie lenken auf diese Art Raketensysteme ab, die auf Hitze reagieren.
Flight. Eine Gruppe von drei oder vier Kampfflugzeugen, die für die gleiche Mission ausgerüstet ist.
Fox 1. "Ich feure eine radargesteuerte Rakete ab."
Fox 2. "Ich feure eine Sidewinder-J Rakete ab."
Fox 2 Mike. "Ich feure eine Sidewinder-M Rakete ab."
Furball. Ein Luftnahkampf, in den viele Flugzeuge verwickelt sind.
GBU. Guided Bomb Unit (Gesteuerte Bombeneinheit).
Grayout. Durch die Kraft von zu vielen positiven Gs verliert man die Fähigkeit, Farben zu unterscheiden. Blackout folgt kurz darauf.
Hard Deck. Eine bestimmte Höhe, die Sie aus einem bestimmten Grund nicht über- oder unterschreiten dürfen. Beispiel: "There's a hard deck at Angels 10, ladies. Anything below that is fair game for the AAA boys."
Hill Disease. Die Folgen, wenn Sie Ihr Flugzeug in den Boden fliegen (wie z.B. "He caught hill disease last week").
HUD. Heads-up display.
IFF. Identification friend or foe (Freund oder Feind Identifikation). Erlaubt Ihnen, Freund und Feind außer Sichtweite zu unterscheiden. Alle Flugzeuge auf einer Seite arbeiten mit derselben Radiofrequenz. Wenn Sie Ihren Radar auf ein Luftziel aufschalten, schickt Ihr Radio ein verschlüsseltes Signal an das Ziel. Wenn darauf die richtige Antwort erfolgt, wissen Sie, daß es sich um ein "freundliches" Flugzeug handelt. In diesem Fall erscheint ein "X" in Ihrem Zielkasten.
Illuminate. Sendet Radarsignale in Richtung eines Zielgegenstandes aus.

IN RNG. Anzeige für "in Reichweite" (HUD).
IR. Infrarot.
Jock. Ein Kampfpilot (wie z.B. "fighter jock").
Jump. Angriff auf eine fremde Flugzeuggruppe.
Knot. Eine Seemeile pro Stunde.
Lock. Siehe Missile Lock.
Mach. Mach 1 ist die Schallgeschwindigkeit. Mach 2 ist doppelte Schallgeschwindigkeit, u.s.w.
Missile Lock. Wenn der Suchkopf einer Rakete auf ein Ziel aufgeschaltet hat. Wird oft durch einen hörbaren Ton im Cockpit angekündigt (der "tone"). Siehe auch Tone.
MFD. Multi function display (Multifunktionsanzeige). MFDs ersetzen die verwirrenden Arsenale an Anzeigen, die früher die Cockpits schmückten, mit ein oder zwei Videoanzeigen, die mehrere Funktionen gleichzeitig ausüben. Jetzt verfügen die Piloten stattdessen über eine verwirrende Menge an Informationen auf einem Bildschirm.
MNC. Multi-national corporation. Eine multinationale Vereinigung (Konzern).
MRM. Medium range missile (Rakete mit mittlerer Reichweite).
Nautical Mile. Seemeile = 2000 Yards, oder 1.14 Meilen oder 1.852 Kilometer.
NM. Abkürzung für Nautical Mile = Seemeile.
Package. Ein Flugzeuggeschwader mit verschiedenen Waffen, welches jedoch das gleiche Missionsziel verfolgt.
Pickle. Freifallende Luft-Boden-Waffen abwerfen.
Pipper. Sichtauge der Bordkanone im HUD-Modus.
Pitch. Die Nase des Flugzeugs relativ zu den Flügeln des Flugzeuges nach oben oder nach unten lenken.
Punch Off. Alle nicht-AAM Waffenvorräte abwerfen, um die Manövrierfähigkeit vor einem Luftnahkampf zu verbessern.
Punch Out. Mit dem Schleudersitz auszusteigen.
Raid. Luftangriff.
RAW. Radarsignalempfänger. Auch als TWI (Bedrohungsanzeige bekannt).
Rear-Aspect-Weapon. Diese Luft-Luft-Rakete muß von hinten auf den Gegner gefeuert werden (sie heftet sich an das heiße Triebwerk).
Reticle. Optisches Fadenkreuz.
Redout. Verlust der Sehkraft und/oder Ohnmacht durch negative G-Kraft.
Roll. Rotation des Flugzeugs um die Längsachse.
Rotation. Der Augenblick beim Start, an dem das vordere Rad die Startbahn verläßt.
SAM. Surface-to-air missile (Boden-Luft-Rakete).
Seeker Head. Suchkopf. Dieser Teil der Waffe "sucht" nach dem Ziel.
Situational Awareness. Das Orientierungsvermögen in der Luft. Die wichtigste Fähigkeit eines Kampfpiloten.
Six. Die sechs Uhr Position (genau hinter Ihnen).
Speed Brakes. Auch Druckluftbremsen oder air brakes genannt, verursachen großen Widerstand am Flugzeug und verlangsamen die Maschine.
Splash. Abschießen.
Spoof. Den Steuerkopf einer Rakete so abzulenken, daß er sein Ziel verfehlt.
Squawk Box. Der IFF Transponder.
SRM. Short range missile (Kurzstreckenrakete).
Stall. Wenn ein Flugzeug den kritischen Angriffswinkel unterschreitet und in einen Sackflug gerät.
Starship. Umgangssprachliche Bezeichnung der Kampfpiloten für die F-16.
STRF. Strafe-Modus (HUD).
STT. Single Target Tracking Mode (Einzelziel anpeilen).
TDF. Türkisches Diplomatenkorps.
Tone. Das hörbare Zeichen eines Raketensuchkopfes, der auf sein Ziel aufgeschaltet hat (wie z.B. "I've got tone ...").
TWI. Threat warning indicator (Anzeige einer Bedrohung).
Vampire. Auf einen zukommende Luft-Boden-Rakete.
Warthog. Umgangssprachliche Bezeichnung der Kampfpiloten für die A-10.
Waterline. Der Horizont auf der Luftradaranzeige. Heißt aufgrund des Ws in der Mitte so.
Grayout. Der Verlust der Fähigkeit, Farben zu unterscheiden; das erste Anzeichen eines durch positive Gs verursachten Blackouts.
Yaw. Steuerung des Flugzeugs mit dem Seitenruder.

DAS STRIKE COMMANDER TEAM

Programmierung

RealSpace™ System .... *Jason Templeman, Chris Roberts, Paul Isaac*
Grafik .... *Paul Isaac, Chris Roberts, Miles Design*
Flugmodelle .... *Arthur DiBianca, Jason Templeman*
Computer-Intelligenz .... *Jason Yenawine, Jason Templeman, Frank Savage*
Cockpit, HUD und MFDs .... *Frank Savage, Jason Templeman, Bill Baldwin, Thomas Blom, Arthur DiBianca, Chris Roberts, Paul Isaac*
Waffensysteme .... *Frank Savage, Jason Templeman*
Missions-Systeme .... *Paul Isaac, Frank Savage*
Kameras .... *Chris Roberts*
Optische Effekte .... *Chris Roberts*
Audio-System .... *Bill Baldwin, Miles Design*
RealSpace Terrain .... *Frank Savage, Bill Baldwin*
RealSpace Objekte .... *Paul Isaac*
Optionsanzeigen .... *Arthur DiBianca, Bill Baldwin*
Bildfolge .... *Richard Johnson, Arthur DiBianca, Bill Baldwin*
Installationsprogramm .... *Scott Biggs*
JEMM .... *Jason Yenawine*
NIM System Programmierung .... *Scott Biggs*
Bibliothekscode .... *Jeff Wilson, Zach Simpson, Will McBurnett, Phil Sulak, Chris Roberts, Paul Isaac, Jason Yenawine, Bill Baldwin*
Ergänzende Programmierung .... *Eric Hyman*
Technische Beratung .... *Greg Passmore*
Beratung für die Simulation .... *Karl "Orca" Kuschner Karl "Dr. K" Heinz*

Audio

Flugmusik .... *Nenad Vugrinec, Dana Glover*
Musikfolge .... *Dana Glover, Marc Schaefgen, Randy Buck*
Musik i.d. einzelnen Szenen .... *Nenad Vugrinec*
Ad Lib Musik .... *Kirk Winterrowd, Nenad Vugrinec*
Zusätzlicher Sound .... *Martin Galway*
Soundeffekte .... *Nenad Vugrinec, John Tipton, Kirk Winterrowd*
Digitalsoftware .... *Martin Galway, Jeff Wilson*
Digitaleffekte .... *Randy Buck*
NIM System Design .... *Nenad Vugrinec, Martin Galway*

Verpackung

Verpackungsdesign .... *Craig Miller, Jennifer Davis*
Dokumentation .... *Tim Ray, Rob Irving, Prem Krishnan*
Korrekturen .... *David Ladyman, Carolyn Cutler*
Grafik-Design .... *Jennifer Davis*
Deutsche Übersetzung .... *Roswitha Shoemake, Kirsten Vaughan, Mark Grünert*

Design

Originalkonzept .... *Chris Roberts and Jeff George*
Screenplay .... *G. P. Austin*
Spielablauf .... *Robert Irving*
Zusätzliche Konversationen .... *Robert Irving*
Kartendesign .... *Tim Ray*
Missionen .... *Tim Ray, G. P. Austin, Jason Templeman, Chris Roberts*
Missionseingabe .... *Prem Krishnan, Robert Irving, Tim Ray*
Flug-u.Fahrzeugdaten .... *Tim Ray*
Produktionsassistent .... *Erin Roberts*
Produzent .... *Chris Roberts*
Regisseur .... *Chris Roberts*

Stimmen

The Hero, der Held .... *Jason Tirado*
Stern .... *Richard Jones*
Tex .... *Marco Perella*
Miguel .... *Celso Martinez*
Lyle .... *Tom Byrne*
Billy .... *Christian Gerard*
Gwen .... *Lucinda Hinton*
Virgil .... *Don Phillips*
Prideaux .... *Jean-Marc Chemla*
Janet .... *Tonie Perensky*
Walters .... *Joshua Blyde*
Mendez .... *Harry Porter*
Verbrecher in Gasse .... *Richard Mather*
Betrunkener .... *Craig Halverson*
Informant .... *Bruce Lemons*
Cockpit-Stimme .... *Norma J. Vargas*

Künstlerische Gestaltung

3-D Studio (Kulisse u. Vermaschung .... *Bruce Lemons, Danny Garrett, Chris Douglas, Jake Rodgers*
Bildablauf .... *Bruce Lemons, Craig Halverson, Chris Douglas, Denis Loubet, Jake Rodgers*
Hintergrund .... *Craig Halverson, Bruce Lemons, Denis Loubet*
Bildablauf d. Spielfiguren .... *Craig Halverson, Chris Douglas, Denis Loubet, Danny Garrett*
Menüs und Fonts .... *Bruce Lemons*
RealSpace Terrain Oberfläche .... *Craig Halverson*
RealSpace Gebäude .... *Bruce Lemons, Paul Steed*
RealSpace Flug- u. Fahrzeuge .... *Paul Steed*
Dokumentationsgrafiken .... *Paul Steed*

ORIGIN®
We create worlds.®

Eine Electronic Arts® Gesellschaft

Haben Sie hohe Munitionskosten satt?
Müssen Sie in großen Mengen kaufen?
Wir können jedem Wunsch gerecht werden!

Ob kleinere Waffen oder gesamte Verteidigungsnetze - Adnan's Place hat alles! Unsere Kunden genießen Mengenrabatt! Erkundigen Sie sich nach unseren monatlichen Sonderangeboten! Unser Warenangebot wird Ihre kühnsten Erwartungen übertreffen! Zögern Sie nicht - rufen Sie uns noch heute an!

Pyrol-Raketen — AMRAAM.

(P.O. #1023 AIM-120 AMRAAM, Stückpreis: $200000)

Angebot des Monats!

Der Traum eines jeden Piloten! Die doppelte Reichweite und dreifache Sprengkraft dieses Prachtexemplars stellt jede andere Waffe in den Schatten! Sie erreicht ihr Ziel mit einer Geschwindigkeit, die selbst den erfahrensten Piloten erblasse.. läßt! AMRAAM holt Ihren Gegner aus dem Himmel, bevor er Sie überhaupt bemerkt hat. Lieferzeit 4 - 6 Wochen für Bestellungen über 30 Stück. Gratiskostenvoranschlag für Radarintegration mit jeder ersten Bestellung.

Wir warten auf Ihren Anruf!

1-800-555-GUNS.

Telefax: 1-800-555-BOOM

Schriftliche Bestellungen richten Sie bitte an folgende Anschrift:

Adnan's Place
Suite 12-B, Al-Bazad Terrace
Istanbul, Provinz Uskudar - Türkei

R96101GM